

# Seutu- ja yhdystiet tienpidon suunnittelussa

## Esiselvitys

Tiehallinnon selvityksiä 30/2003



# **Seutu- ja yhdystiet tienpidon suunnittelussa**

## **Esiselvitys**

**Tiehallinnon selvityksiä 30/2003**



*Kannen iso kuva: Timo Perälä, pienet kuvat Olli Penttinen*

ISSN 1457-9871  
ISBN 951-803-082-0  
TIEH 3200818

Verkkoversio (<http://www.tiehallinto.fi/julkaisut>) pdf  
ISSN 1459-1553  
ISBN 951-803-083-9  
TIEH 3200818-v

Edita Prima Oy  
Helsinki 2003

Julkaisua myy:  
Tiehallinto, julkaisumyynti  
faksi 0204 22 2652  
s-posti [julkaisumyynti@tiehallinto.fi](mailto:julkaisumyynti@tiehallinto.fi)



TIEHALLINTO  
Opastinsilta 12 A  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puhelinvaihdde 0204 22 150

**Asiasanat:** seututiet, yhdystiet, poliittinen ohjaus, ihminen, elinkeinoelämä, alueiden kehittyminen, tutkimustarpeet  
**Aiheluokka:** 10, U3

## TIIVISTELMÄ

Seutu- ja yhdystiet ovat alempiasteista tieverkkoa, joka käsittää 83 prosenttia Suomen yleisistä teistä. Haja-asutusalueiden pysyvä asutus, maatalouden kuljetukset ja metsäteollisuuden puuraaka-ainekuljetukset toimivat pitkälti alempiasteisen tieverkon varassa. Yhteiskunnan voimakkaan rakennemuutoksen myötä seutu- ja yhdysteiden merkitys korostuu entisestään maa-seudun ja haja-asutusalueiden asumisen ja elinkeinoelämän välttämättömänä edellytyksenä.

Tässä esiselvityksessä on ensin käyty läpi keskeisten lakien velvoitteita. Sitten on luotu laaja katsaus ylimmän valtakunnantason, valtioneuvoston, ja eri yhteiskuntasektoreiden linjauksiin, jotka tavalla tai toisella vaikuttavat alemman tiestön hoitoon, ylläpitoon ja kehittämiseen. Omina kokonaisuuksiina on referoitu liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia, suunnitelmia ja selvityksiä sekä kuvattu seutu- ja yhdysteiden ongelmia.

Luvussa 8 on esitetty lyhyt yhteenveto yhteiskunnan kehityksen suunnista ja julkisen hallinnon peruslinjauksista sekä tarkasteltu muutoksia ihmisten jokapäiväisen liikkumisen, elinkeinoelämän kuljetusten, alueiden kehittymisen ja muiden yhteiskunnan odotusten näkökulmasta. Luvussa 10 on tarkasteltu, miten liikenne- ja viestintäministeriö on vastannut yhteiskunnan muutoksiin ja eri sektoreiden tavoitteisiin ja odotuksiin. Lopuksi on esitetty seutu- ja yhdysteihin kohdistuvia tutkimus- ja selvitystarpeita. Raportissa on luotu myös katsaus Ruotsin käytäntöihin.

Tässä esiselvityksessä läpikäydyn aineiston pohjalta vaikuttaa siltä, että ministeriö- ja keskushallintotasolla on tarvetta suunnitella järjestelmä eri hallinnonalojen tavoiteohjelmien yhdistämiseksi. Laaja-alaista tavoiteohjelmien analysointia koko valtionhallinnon tasolla ei näytä juurikaan olevan. Tietoa on saatavissa, mutta se on hyvin hajallaan. Eri yhteiskuntasektoreiden vaikutuksesta alempiasteisen tiestön tienpidon tai ylipäänsä tienpidon ohjaukseen on nykyisellään vaikea saada kokonaiskuvaa.

Tutkimus- ja selvitystarpeita on valtakunnantason tavoitteiden kytkennässä Tiehallinnon ohjelmointiin niin PTS- kuin TTS-suunnittelussa. Seutu- ja yhdystieverkko olisi syytä tuoda esille omana kokonaisuutena ohjelmoinnissa. Alempaa tieverkkoa koskevia linjauksia ja erilaisia politiikkoja tarvitaan. Valtakunnantason tavoitteita pitää vielä purkaa pienempiin osiin, joiden sisältöä ja merkitystä tulee selkeyttää. Liikkumisesta ja kuljetuksista tarvitaan paljon nykyistä tarkempaa tietoa, että päästään konkreettisemmin kiinni esimerkiksi tienpidon mahdollisuuksiin edistää ihmisten liikkumisen tasa-arvoa, elinkeinoelämän kuljetuksia ja alueiden kehitystä. Peruspalvelutason kriteereiden kehittäminen ja peruspalvelutason määrittely alueittain on ensi arvoisen tärkeää.



**Keywords:** regional roads, connecting roads, political guidance, human being, business life, regional development, development needs

## SUMMARY

Regional and connecting roads are part of the low-volume road network, which comprises 83 % of the public roads in Finland. Permanent residents in rural areas, agricultural transport and raw wood transport of forest industry primarily rely on low-volume road network. Due to the strong structural change of society, the significance of regional and connecting roads will be emphasised more as a necessary precondition for the residents and business life in rural areas.

This preliminary study deals first with essential legal requirements. This is followed by an extensive review of the government policies as well as policies at the national level and of different public sectors which, in one way or another, have an impact on the maintenance and development of low-volume roads. Also, the programmes, plans and studies of the Ministry of Transport and Communications as well as the problems of regional and connecting roads have been reviewed as an integrated whole.

Chapter 8 presents a short summary of the direction of social development and the basic policies of public administration as well as examines the changes from the viewpoint of daily mobility of people, transport of business life, regional development and other expectations of society. Chapter 10 examines how the Ministry of Transport and Communications has responded to the changes in society and the objectives and expectations of different sectors. Finally, the research and study needs with regard to regional and connecting roads have been presented. The report also contains a review of practices in Sweden.

According to the material examined in this preliminary study, it seems that there is a need to plan a system at the ministry and central government level for combining the target programmes of different administrative sectors. It is evident that there is no extensive analysis of target programmes at the governmental level. Information is available, but it is very dispersed. Currently, it is difficult to get an overall view of the impacts of different sectors of society on the direction of low-volume road maintenance and development or even on the direction of the maintenance and development of the entire road network.

There are research and study needs for connecting the national objectives to the programming of the Road Administration both in long and short-term planning (PTS and TTS planning). Regional and connecting road network should be presented as a whole in programming. Different policies with regard to the low-volume road network are needed. The objectives at the national level should be further specified and their content and significance should be clarified. More detailed information on mobility and transport is needed in order to make more concrete analyses on for example the possibilities of road maintenance and development in promoting equal mobility, transport of business life and regional development. Developing criteria for the basic level of service and defining the basic level of service in different regions is of primary importance.

## ESIPUHE

Tienpidon suunnittelu kytkeytyy vahvasti yhteiskuntaan, sen kehittymiseen ja sitä sääteleviin tahtotiloihin ja tavoitteisiin. Seutu- ja yhdystiet ovat ryhmänä merkittävässä roolissa tieliikennejärjestelmässä. Kuitenkin niiden rooli omalla ryhmänään jää pääteiden kehittämisen varjoon, osittain rahoituksen rajallisuudesta johtuen. Tästä tietieverkon osasta käytetään monenlaisia termejä: vähäliikenteinen tiestö, alempiasteinen tiestö, maaseudun perusverkosto tai muu tiestö. Nimi ei tunnetusti miestä pahenna. Ei tässäkään tapauksessa, vaikka käyttäisi näitä eri käsitteitä ristiin.

Tämä raportti on kuvaus tienpidon suunnittelun lähtökohdista, kuinka eri hallinnonalan viranomaiset ja toimijat omilla tavoitteistoissaan, säädöksissään ja ohjelmissaan esittävät suoria tai välillisiä puitteita erityisesti vähäliikenteisen tiestön tienpidon suunnittelulle. Tämä kattava eri lähteiden läpikäynti palvelee yhtälailla myös koko tienpidon suunnittelua, koska varsin suuri osa kootuista viesteistä koskee koko tiestöä, sen roolia, merkitystä ja kehittämistä. Johtopäätökset ja kehittämistarpeet on ryhmitelty ihmisten liikkumistarpeiden, elinkeinoelämän kuljetusten, alueiden kehittämisen ja yhteiskunnan reunaehtojen näkökulmista.

Selvitystyö on tehty Tiehallinnon keskushallinnon ja Savo-Karjalan tiepiirin yhteisestä toimeksiannosta.

Tämän raportin ovat laatineet Aini Sarkkinen ja Martti Perälä Plaana Oy:stä. Työtä on ohjannut ohjausryhmä, johon kuuluivat tekijöiden lisäksi Tiehallinnosta Petri Keränen, Terhi Nissinen, Olli Penttinen ja Matti Teräsvirta.

Helsingissä kesäkuussa 2003

Tiehallinto



**Sisältö**

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>TYÖN LÄHTÖKOHDAT</b>   | <b>10</b> |
| <b>2</b> | <b>ESISELVITYKSEN TAVOITTEET</b>  | <b>11</b> |
| <b>3</b> | <b>LAKIEN VELVOITTEITA</b>  | <b>12</b> |
| 3.1      | Alueiden kehittämislaki   | 12        |
| 3.1.1    | Lain tavoitteet   | 12        |
| 3.1.2    | Suunnittelujärjestelmä  | 13        |
| 3.1.3    | Lausunto- ja neuvottelumenettely  | 14        |
| 3.2      | Maankäyttö- ja rakennuslaki   | 14        |
| 3.3      | Tielaki   | 15        |
| 3.3.1    | Maantielakiehdotus  | 15        |
| 3.4      | Laki Tiehallinnosta   | 16        |
| <b>4</b> | <b>YLIN VALTAKUNNANTASON OHJAUS</b>   | <b>17</b> |
| 4.1      | Yleistä   | 17        |
| 4.2      | Hallitusohjelma   | 17        |
| 4.3      | Valtioneuvoston tulevaisuusselonteko Tasapainoisen kehityksen Suomi 2015      | 18        |
| 4.4      | Tulevaisuusvaliokunnan mietintö 1/2002  | 19        |
| 4.4.1    | Toimintaympäristön muutokset  | 19        |
| 4.4.2    | Väestökehityksen suunnat ja vaikutukset                                       | 19        |
| 4.4.3    | Suomen aluekehityksen trendit ja tulevaisuudennäkymät                         | 20        |
| 4.4.4    | Suomalaisen hyvinvointi- ja tietoyhteiskunnan tulevaisuuden ydinkysymykset    | 21        |
| 4.4.5    | Valiokunnan tulevaisuuslinjaukset   | 21        |
| <b>5</b> | <b>ERI YHTEISKUNTASEKTOREIDEN LINJAUKSIA</b>                                  | <b>23</b> |
| 5.1      | Sisäasiainministeriö  | 23        |
| 5.1.1    | Suomen aluekehittämisstrategia 2013   | 23        |
| 5.1.2    | Sisäasiainministeriön tulevaisuuskatsaus                                      | 26        |
| 5.1.3    | Maakuntien liittojen suunnitelmat ja ohjelmat                                 | 26        |
| 5.2      | Maa- ja metsätalousministeriö   | 27        |
| 5.2.1    | Maaseutupolitiikka  | 27        |
| 5.2.2    | Valtioneuvoston periaatepäätös maaseutupoliittisiksi linjauksiksi 2001 - 2004 | 28        |
| 5.2.3    | Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä   | 29        |
| 5.2.4    | Kaupungin ja maaseudun vuorovaikutus  | 30        |
| 5.2.5    | Maaseutumatkailun strategia ja kehittämisohjelma                              | 31        |
| 5.2.6    | Maa- ja metsätalousministeriön tulevaisuuskatsaus                             | 31        |
| 5.3      | Kauppa- ja teollisuusministeriö   | 32        |
| 5.3.1    | Suomen matkailupoliittiset linjaukset   | 32        |

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 5.3.2 | Kiertomatkailustrategia 2002   | 33 |
| 5.3.3 | Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset  | 33 |
| 5.3.4 | Elinkeinopolitiikka uudessa taloudessa   | 34 |
| 5.3.5 | Kauppa- ja teollisuusministeriön tulevaisuuskatsaus                              | 34 |
| 5.4   | Ympäristöministeriö  | 35 |
| 5.4.1 | Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet  | 35 |
| 5.4.2 | Suomen kestävä kehityksen indikaattorit  | 36 |
| 5.4.3 | Liikenteen ja tienpidon ympäristöhaitat  | 37 |
| 5.5   | Sosiaali- ja terveysministeriö   | 37 |
| 5.5.1 | Valtioneuvoston periaatepäätös terveyttä edistävän liikunnan kehittämislinjoista | 37 |
| 5.5.2 | Hyvinvointipalvelujen tulevaisuus maaseudulla                                    | 38 |
| 5.5.3 | Lähivuosien sosiaali- ja terveystieteellisiä avainkysymyksiä                     | 38 |
| 6     | LIIKENNESEKTORIN LINJAUKSIA  | 40 |
| 6.1   | Kohti älykästä ja kestävää liikennettä 2025                                      | 40 |
| 6.2   | Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta       | 43 |
| 6.3   | Joukkoliikennestrategia  | 43 |
| 6.4   | Pyöräilypoliittinen ohjelma  | 44 |
| 6.5   | Kävelypoliittinen ohjelma  | 45 |
| 6.6   | Matkailuliikenteen kehittäminen – toimenpidesuositukset                          | 45 |
| 6.7   | Väylät 2030; Väestön ja elinkeinoelämän haasteet liikenneväylien pidolle         | 46 |
| 6.8   | Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso                                      | 47 |
| 6.9   | Liikenne- ja viestintäministeriön tulevaisuuskatsaus                             | 49 |
| 6.9.1 | Toimintaympäristön muutoksia   | 49 |
| 6.9.2 | Väyläpalvelujen haasteita  | 50 |
| 6.9.3 | Väyläpalvelujen suunnitteluun pitkäjänteisyyttä                                  | 51 |
| 7     | SEUTU- JA YHDYSTEIDEN TIENPIDON ONGELMAT   | 52 |
| 7.1   | Teiden ja siltojen kunto   | 52 |
| 7.1.1 | Tiet   | 52 |
| 7.1.2 | Sillat   | 53 |
| 7.2   | Hoito ylläpito ja korvausinvestoinnit  | 53 |
| 7.3   | Asiakastyytyväisyys  | 53 |
| 8     | SEUTU- JA YHDYSTIET OSANA YHTEISKUNNAN KEHITTÄMISTÄ                              | 55 |
| 8.1   | Yhteiskunnan kehityksen suuntia  | 55 |
| 8.2   | Julkisen hallinnon peruslinjauksia   | 57 |
| 8.3   | Ihmisten jokapäiväinen liikkuminen   | 59 |
| 8.4   | Elinkeinoelämän kuljetukset  | 60 |

---

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 8.5   | Alueiden kehittyminen                                       | 61 |
| 8.6   | Muut yhteiskunnan odotukset                                 | 61 |
| 9     | ALEMPI TIEVERKKO RUOTSIN TIENPIDON SUUNNITTELUSSA           | 63 |
| 9.1   | Tieliikennesektorin organisoinnista                         | 63 |
| 9.2   | Ruotsin tiestö  | 63 |
| 9.3   | Liikennesektoriin vaikuttavia linjauksia                    | 64 |
| 9.3.1 | Ruotsin eduskunnan liikennepolitiikka                       | 64 |
| 9.3.2 | Elinkeinoministeriön visio                                  | 64 |
| 9.3.3 | Alueellinen kehittämisspolitiikka                           | 65 |
| 9.3.4 | Hallituksen ohjeet pitkän tähtäyksen suunnittelulle         | 66 |
| 9.3.5 | Kansallinen ja alueelliset pitkän tähtäyksen suunnitelmat   | 67 |
| 9.4   | Ruotsin ja Suomen vertailua                                 | 68 |
| 10    | TIENPIDON SUUNNITTELUN TUTKIMUS- JA SELVITYSTARPEITA        | 71 |
| 10.1  | Liikennesektori ja yhteiskunnan muutokset                   | 71 |
| 10.2  | Peruspalvelutaso  | 72 |
| 10.3  | Ihmisten jokapäiväinen liikkuminen                          | 72 |
| 10.4  | Elinkeinoelämän kuljetukset                                 | 75 |
| 10.5  | Alueiden kehittyminen                                       | 76 |
| 10.6  | Yhteiskunnalliset reunaehdot                                | 76 |
| 10.7  | Yhteiskunnan muutosten vaikutukset tienpidon tehtäviin      | 76 |
| 10.8  | Seutu- ja yhdysteitä koskevia tutkimus- ja selvitystarpeita | 77 |
| 10.9  | Käynnissä olevat tutkimusprojektit                          | 79 |
| 11    | LÄHTEET   | 80 |

---



## 1 TYÖN LÄHTÖKOHDAT

Tämä selvitys koskee seutu- ja yhdysteitä, joista tekstissä käytetään myös nimitystä alempiasteinen tai alempi tieverkko. Seutu- ja yhdysteitä on yhteensä noin 64 800 km eli noin 83 % yleisistä teistä. Tämä kokonaisuus sisältää suhteellisen vilkkaita kuntakeskuksia yhdistäviä seututeitä ja toisaalta erittäin vähäliikenteisiä maaseudun yhdysteitä. Teitä, joiden liikennemäärä on alle 100 ajoneuvoa vuorokaudessa, on noin 20 000 km.

Pääpaino yleisen tieverkon tienpidossa on ollut jo pitkään päätieverkon pidossa ja ennen kaikkea sen kehittämisessä. Tienpidon rahoituksen pienentyessä on pyritty ensisijaisesti turvaamaan päätieverkon tienpidon rahoitus. Tämän seurauksena alemman tieverkon tienpidon rahoitus on 1990-luvulta alkaen pienentynyt suhteellisesti enemmän kuin päätieverkon rahoitus. Alemman tieverkon kunto, etenkin yhdysteillä, on heikentynyt selvästi ja seututeiden päällystäminen on lähes kokonaan pysähtynyt.

Alemman tieverkon ongelmana on teiden huonokuntoisuus sekä ylläpidon ja hoidon ajoittainen huono taso. Teiden huonokuntoisuus ilmenee mm. kanta- vuuspuutteina, kelirikkaisuutena, huonokuntoisina siltoina ja huonoina päällysteinä. Huonokuntoisuudesta kärsivät etenkin raskaat ajoneuvot. Varsinkin talvella monien alempiasteisten teiden hoidon taso koetaan ajoittain huonoksi. Teiden uraisuus, lumen heikko auraus ja liukkaus hankaloittavat tiellä liikumista ja heikentävät turvallisuutta. Myös alempiasteisten teiden geometria on usein puutteellinen.

Seutu- ja yhdystieverkon merkitys on aivan keskeinen haja-asutusalueiden elinvoimaisuuden säilymiselle ja sen kehittymiselle. Haja-asutusalueiden pysyvä asutus, maatalouden kuljetukset sekä metsäteollisuuden puuraaka- ainekuljetukset toimivat pitkälti alemman tieverkon varassa. Vanhusten koti- hoito lisääntyy. Kuntien yhteistyö palveluiden tuottamisessa laajenee. Tien- pitotoimia määritettäessä liikenteen luonne on alempiasteisilla teillä varsin usein liikenteen määrää tärkeämpi tekijä. Siksi on perusteltua pohtia alem- man tieverkon asemaa, sen toimintalinjoja ja tienpidon suunnittelua uusista näkökulmista niin nykyisten kuin tulevienkin haasteiden pohjalta.

Seutu- ja yhdysteitä on tarkasteltu eri yhteiskuntasektoreiden näkökulmasta. Taustaksi on luotu katsaus muutamien lakien velvoitteista alemman tiever- kon tienpidolle. Työn pohjamateriaali on koottu eri ministeriöitten ja niiden toimialaan kuuluvien virastojen ja laitosten julkaisuista. Referointiin ja ana- lysointiin on valittu sellaisia ohjelmia, suunnitelmia ja selvityksiä, jotka kos- kevat, sivuavat tai välillisesti vaikuttavat alemman tiestön tienpitoon.

Seutu- ja yhdysteiden tienpitoa koskeva esiselvitys liittyy läheisesti "Vähäliikenteisten teiden taloudellinen ylläpito" -tutkimusohjelmaan. Esisel- vityksen tuloksia voidaan hyödyntää tutkimusohjelman tutkimuksissa ja sel- vityksissä.



## 2 ESISELVITYKSEN TAVOITTEET

Työn tavoitteena on tehdä perusteltu ehdotus seutu- ja yhdystieverkon tienpidon suunnittelun tutkimus- ja selvitystarpeista. Työn tulee antaa myös suuntalinjoja Tiehallinnon alemman tieverkon tienpidon toimintalinjojen suunnitteluun sekä vuosittaisten toiminta- ja taloussuunnitelmien laatimiseen. Ehdotuksen tekemistä varten tulee selvittää eri ministeriöiden tutkimukset, selvitykset ja suunnitelmat haja-asutusalueiden kehittämiseksi sekä niiden vaikutus alempiasteisten teiden tienpitoon. Työn tulee sisältää myös selvitys keskeisten lakien (perustuslaki, maankäyttö- ja rakennuslaki, alueiden kehittämislaki sekä tielaki) velvoitteista ja ylimmän valtakunnantason ohjauksesta niiltä osin kuin ne sivuavat alempiasteisten teiden tienpitoa tai välillisesti vaikuttavat siihen. Myös alemman tieverkon tienpidon toimintalinjat Ruotsissa tulee selvittää.

### 3 LAKIEN VELVOITTEITA

Perustuslaki on kaiken lainsäädännön ja julkisen vallan käytön kulmakivi. Se sisältää säännökset valtion järjestysmuodosta, ylimpien valtioelinten suhteista ja yksilön perusoikeuksista. Lähinnä perusoikeuksista löytyy välillisesti yhteys alemman tieverkon tienpitoon. Perusoikeuksiin kuuluu muun muassa oikeus henkilökohtaiseen turvallisuuteen, johon voidaan lukea myös liikku-  
misen turvallisuus. Meillä on myös vapaus liikkua maassa ja valita asuin-  
paikka.

Liikenneverkon ja yleisten teiden suunnittelu ja kehittäminen on osa yhdys-  
kuntasuunnittelua ja ne kytkeytyvät läheisesti muuhun alueiden käytön  
suunnitteluun. Alueiden käyttöä ohjataan useiden eri lakien avulla. Myös  
aluepoliittiset ja muut yhteiskunnan tukitoimet, rahoitus, energiaratkaisut ja  
esimerkiksi liikennepoliittikka vaikuttavat alueiden käyttöön. Alemman tiever-  
kon kannalta oleellisia lakeja ovat

- alueiden kehittämislaki
- maankäyttö- ja rakennuslaki
- tielaki.

Alueiden kehittämislaki antaa velvoitteet, miten valtion viranomaisten tulee  
toiminnassaan huomioida alueiden kehittäminen. Maankäyttö- ja rakennus-  
laki määrittelee alueiden käytön ohjausjärjestelmän erilaisine kaavamuotoi-  
neen ja viranomaisten velvollisuudet niiden huomioimiseksi omassa toimin-  
nassaan. Tielaki antaa tienpitoviranomaiselle oikeuden toimia.

Kaikkia edellä mainittuja lakeja on viimeksi kuluneiden vuosien aikana uu-  
distettu. Tuorein niistä ja alemman tieverkon kehittämisen kannalta merkittä-  
vin on alueiden kehittämislaki, joka tuli voimaan 1.1.2003. Se korvaa aiem-  
man, yhdeksän vuotta voimassa olleen lain alueiden kehittämisestä.

#### 3.1 Alueiden kehittämislaki

Alueiden kehittämislaissa säädetään alueiden kehittämisen suunnittelujär-  
jestelmästä ja toteuttavista viranomaisista. Lisäksi laissa säädetään tuen  
myöntämisestä sisäasianministeriön hallinnonalalla. Laissa on myös sään-  
nöksiä Euroopan yhteisön alueellisten rakennerahasto-ohjelmien valmiste-  
lusta, hyväksymisestä ja muuttamisesta.

##### 3.1.1 Lain tavoitteet

Edellisen aluekehityslain tavoitteina oli edistää maan alueiden omaehtoista  
kehittämistä ja tasapainoista alueellista kehitystä. Näiden tavoitteiden saa-  
vuttamiseksi oli laissa määritelty neljä painopistealuetta. Tavoitteen mukai-  
nen alueellinen kehitys ei ole toteutunut vaan kehitys on ollut pikemminkin  
päinvastaista. Lain voimaan tullessa Suomi oli toipumassa 1990-luvun alun  
taloudellisesta lamasta. Olennaisimpia piirteitä laman jälkeisessä kehitykses-  
sä on ollut maan sisäinen muuttoliike. Pienemmiltä kaupunkiseuduilta ja  
maaseudulta on muutettu suurimpiin keskuksiin. Muuttajat ovat olleet enin-  
mään nuoria, mikä on muuttanut erityisesti maaseudun väestörakennetta  
entistä vanhemmaksi.



Uudessa laissa on kaksi keskeistä tavoitetta. Toinen tavoite liittyy edellytysten luomiseen alueiden taloudelliselle kasvulle ja toinen kehittyneisyyserojen vähentämiseen eri alueiden välillä. Tavoitteeksi on myös kirjattu edellytysten luominen elinkeinotoiminnan kehitykselle ja työllisyyden parantamiselle. Taloudellisen kasvun tekijänä korostetaan osaamista. Taloudellinen kasvu edistää työllisyyttä. Kasvun perustana tulee olla myös kestävä kehitys. Se pitää sisällään ajatuksen, että pyritään saamaan aikaan alueiden kannalta pysyvää kehitystä tukemalla alueiden luontaisia kehittymismahdollisuuksia. Kestävän kehityksen periaate sisältää myös luonnonvarojen kestäväin käytön ja ympäristön suojelun periaatteen. Sosiaalisesti kestävä kehitys liittyy muun ohella yhteiskunnallisesti oikeudenmukaisen kehityksen ja terveydellisten olojen edistämiseen.

Toisena tavoitteena laissa on vähentää alueiden kehittyneisyyseroja. Kehittyneisyyseroja pitäisi vähentää toimenpiteillä, joiden lähtökohtana on alueen kilpailukyvyin parantaminen. Tavoitteeseen sisältyy myös se, että alueen perusrakenteen, erilaisten palvelujen saatavuus ja nykyaikaiset tieto- ja liikenneyhteydet turvataan. Alueiden infrastruktuurin ei kuitenkaan tulisi olla samanlaista kaikilla alueilla, vaan sen avulla tulisi luoda suotuisa ympäristö yritystoiminnalle ja siinä tulisi ottaa huomioon alueen yhdyskuntarakenne ja sen vaatimukset. Alueiden kehittyneisyyseroja tulisi vähentää myös siten, että parannetaan väestön elinolosuhteita.

Alueiden kehittämistoimien tulee perustua alueiden erilaisiin väestö-, elinkeino- ja aluerakenteen mahdollisuuksiin ja kehittämistarpeisiin. Lisäksi tulee ottaa huomioon Euroopan yhteisön alue- ja rakennepoliittikan tavoitteet.

### 3.1.2 Suunnittelujärjestelmä

Vastuu alueiden kehittämisestä on valtiolla ja kunnilla. Kussakin maakunnassa on aluekehitysviranomaisena maakunnan liitto. Alueiden kehittäminen perustuu määräaikaisiin ohjelmiin. Alueella laaditaan suunnittelun kannalta keskeinen maakuntaohjelma. Sitä tarkentavat valtioneuvoston päättämät erityisohjelmat, joita ovat aluekeskusohjelma, maaseutupoliittinen kokonaisohjelma, osaamiskeskusohjelma ja saaristo-ohjelma. Valtioneuvosto voi tehdä päätöksiä myös muista erityisohjelmista. Maakuntaohjelmien ja erityisohjelmien toteuttamiseksi voidaan lisäksi laatia ohjelmanäpimukusia.

Keskushallintotasolla järjestelmään kuuluvat valtioneuvoston hyväksymät valtakunnalliset alueiden kehittämistä koskevat tavoitteet, joita koskevia säännöksiä ei edellisessä aluekehityslaissa ollut lainkaan. Sisäasiainministeriö vastaa alueiden kehittämistä koskevien tavoitteiden valmistelusta yhteistyössä muiden ministeriöiden ja maakuntien kanssa. Valtioneuvoston päätöksellä määrätyn ministeriön määrittävät määrääjäksi alueiden kehittämisen tavoitteet ja toimenpiteet sekä periaatteet toimenpiteiden alueellisesta kohdentamisesta ja rahoituksesta ottaen huomioon maakuntien kehittämisen tavoitteet. Rahoitus määrätään vuosittain siltä osin kuin se on mahdollista. Sisäasiainministeriö vastaa maakunta- ja muiden ohjelmien valmistelun ja toimeenpanon yhteensovittamisesta, seurannasta ja arvioinnista.

Tarkoituksena on, että valtioneuvosto tarkentaa lain tavoitteita valtakunnallisilla alueiden kehittämisen tavoitteilla ja osoittaa alueiden kehittämistoimin

nan painopistealueet valtakunnan tasolla. Valtioneuvosto päättää tavoitteista hallituskauden alussa määräajaksi, joka on pääsääntöisesti eduskuntavaalien vaalikausi eli neljä vuotta. Tavoitteita voidaan hallituskauden aikana tarkentaa tai muuttaa olennaisesti muuttuneen alueellisen kehityksen vaatimalla tavalla.

Valtion viranomaisten tulee ottaa toiminnassaan huomioon valtakunnalliset alueiden kehittämisen tavoitteet, edistää niiden toteuttamista ja arvioida toimenpiteidensä vaikutuksia alueiden kehittämisen kannalta.

Maakuntaohjelma sisältää maakunnan mahdollisuuksiin ja tarpeisiin perustuvat kehittämisen tavoitteet, maakunnan kehittämisen kannalta olennaiset toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi ja suunnitelman ohjelman rahoittamiseksi. Maakuntaohjelmassa sovitetaan yhteen valtioneuvoston hyväksymät valtakunnalliset alueiden kehittämisen tavoitteet ja muut maakuntaa koskevat, alueiden kehittämiseen liittyvät ohjelmat. Maakuntaohjelma laaditaan valtuustokausittain. Maakuntaohjelman perusteella laaditaan vuosittain maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelma. Valtion viranomaisten on toiminnassaan otettava huomioon maakuntaohjelmat ja edistettävä niiden toteuttamista.

### 3.1.3 Lausunto- ja neuvottelumenettely

Valtion viranomaisten on pyydettävä maakunnan liitoilta lausunto sellaisista alueen kehittämisen kannalta merkittävistä suunnitelmista ja toimenpiteistä, jotka eivät sisälly maakuntaohjelmaan, sekä arvioitava niiden vaikutuksia alueen kehitykseen. Lausunto ja maakunnan kehittämistä koskevat ohjelmat on otettava huomioon päätöksenteossa ja muussa toiminnassa. Jos valtion viranomaisen aikoo poiketa maakunnan liiton lausunnosta, sen on perusteltava poikkeaminen neuvoteltuaan sitä ennen asiasta maakunnan liiton kanssa.

## 3.2 Maankäyttö- ja rakennuslaki

Alueiden käytön ohjausjärjestelmästä määrätään 1.1.2000 voimaan tullessa maankäyttö- ja rakennuslaissa, jossa on säännökset kaavajärjestelmästä ja rakentamisesta. Laissa säädetään myös valtakunnallisista alueiden käyttötavoitteista, joista valtioneuvosto on päättänyt ja jotka tulivat voimaan 1.6.2001. Alueiden käytön ja rakentamisen yhteydessä sovellettavat muut lait ovat alisteisia maankäyttö- ja rakennuslaille. Kun muiden lakien nojalla suunnitellaan ja päätetään alueiden käytöstä, on otettava huomioon maankäyttö- ja rakennuslain käyttöä koskevat tavoitteet ja suunnitelmat.

Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet liittyvät erityisesti päätieverkkoon (valta- ja kantatiet) eikä niillä juurikaan ole vaikutusta alempiluokkaisiin teihin. Kun viranomaiset suunnittelevat alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättävät niiden toteuttamisesta, on pyrittävä edistämään maakuntakaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista. Myöskään yleiskaavan toteuttamista ei saa vaikeuttaa.



### 3.3 Tielaki

Voimassa olevassa tielaissa määrätään muun muassa, että tieverkkoa kehitettäessä on kiinnitettävä huomiota asutuksen sekä teollisuuden, kaupan, maa- ja metsätalouden sekä muiden elinkeinoalojen oleviin ja odotettavissa oleviin liikennetarpeisiin. Huomioon on otettava myös muu alueiden käyttö ja muut liikennemuodot sekä niitä koskevat suunnitelmat. Tien suunnittelun tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kaavaan, jossa tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty.

Tietä ei saa tehdä vastoin asemakaavaa. Alempiluokkaiset tiet sijaitsevat suurimmaksi osaksi haja-asutusalueilla ja siis asemakaava-alueiden ulkopuolella. Maakuntakaavassa ei yleensä eikä laaja-alaisessa yleiskaavassa-kaan aina esitetä alempiluokkaisia teitä. Tällaisten teiden suunnittelua ei tällöin voida perustaa näihin kaavoihin.

Yleis- ja tiesuunnitelmasta on hankittava maakunnan liiton lausunto. Jos maakunnan liitto ja Tiehallinto ovat olennaisesti eri mieltä suunnitelmasta, on asia siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi.

Tien liikenneturvallisuuden ja välityskyvyn edistämiseksi tiesuunnitelmassa voidaan asemakaava-alueen ulkopuolella antaa määräyksiä tai kieltoja yksityisten teiden liittämistä yleiseen tiehen ja sille johtavien liittymien käytämisestä. Jos tiesuunnitelmassa on kielletty liittyminen muissa kuin suunnitelman osoittamissa liittymiskohdissa, voi tienpitoviranomainen harkintansa mukaan sallia uuden yksityisen tien liittämisen tällaiseen tiehen. Käytännössä yksityisteiden liittymäkiellot ja rajoitukset kohdistetaan pääteille.

Sellaisilla teillä, joille ei ole annettu liittymäkieltoa, tarvitaan yksityistien liittämiseksi yleiseen tiehen tiepiirin lupa. Lupa, johon voidaan liittää tarpeellisia ehtoja, on myönnettävä, jos liittymä on tarpeen kiinteistön käyttämiseksi ja liittymä sekä sen sijainti on sellainen, ettei liikenneturvallisuus sen takia vaarannu. Valta- ja kantateillä, jotka toimivat valtakunnallisen ja yleensä pitkämatkaisen liikenteen välittäjinä, liikenteellisten tekijöiden painoarvo lupamenettelyssä on suuri. Alemman tiestön liikennemäärät ovat usein niin pienet ja teiden nopeusrajoitus niin alhainen, että yleensä vain erittäin huono tien geometria ja huonot näkemät voivat olla syynä sille, ettei liittymälupaa myönnetä.

Yleinen tie on pidettävä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Kunnossapitoon kuuluvat toimenpiteet on laissa erikseen määritelty. Lain mukaan yleinen tie on talvella pidettävä moottoriajoneuvoliikenteen tarvetta vastaavasti lumi- ja jääesteistä vapaana. Laki mahdollistaa kuitenkin sen, että tie voidaan jättää jopa kokonaan auraamatta liikenteen vähäisyyden tai jonkin muun erityisen syyn vuoksi. Tällaiset harvinaiset tapaukset ovat koskeneet alempiluokkaisia, yleensä valtakunnan itärajalle meneviä teitä.

#### 3.3.1 Maantielakiehdotus

Tielakityöryhmä on 31.1.2003 jättänyt liikenne- ja viestintäministeriölle ehdotuksensa uudeksi yleisiä teitä koskevaksi laiksi, jonka nimi olisi maantielaki. Ehdotuksen mukaan nykyinen jako hallinnollisiin luokkiin, maanteihin ja paikallisteihin, jäisi pois ja kaikki yleiset tiet olisivat maanteitä. Maanteiden

luokittelun perustaksi otettaisiin jo käytössä oleva toiminnallinen luokitus; valta-, kanta-, seutu ja yhdystiet. Valtion ylläpitämä tieverkko säilyisi jokseenkin entisen laajuisena.

Lakiehdotuksella yhtenäistetään nykyistä yleisiä teitä koskevaa lainsäädäntöä ja saatetaan se vastaamaan nykyisiä olosuhteita. Ehdotuksessa painotetaan aikaisempaa enemmän alueiden kehittämistä ja tieliikennejärjestelmää sen keskeisenä osana. Päivittäinen liikennöitävyys on turvattava yleisillä teillä koko maassa niin, että kaikilla on mahdollisuus liikkua ja saavuttaa peruspalvelut. Lakiehdotuksen mukaan tieverkon tulee tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa kohtuullisin kustannuksin ottamalla huomioon eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Tässä tarkoituksessa maantieverkon tulisi tarjota tietty peruspalvelutaso. Siihen sisältyy mahdollisuus päästä yleiselle tielle kohtuulliselta etäisyydeltä ja että vähäliikenteisimmätkin tiet pidetään yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa, jotta liikkumis- ja kuljetuskustannukset laajassa ja harvaanasutussa maassa pysyisivät kohtuullisina.

Maankäyttö- ja rakennuslain sekä alueiden kehittämislain vaatimukset tienpidolle on kirjattu myös maantielakiehdotukseen. Maatalousliittymät rinnastettaisiin uudessa laissa yksityisten teiden liittymiin. Muuten yksityisteiden liittymiä koskevat määräykset pysyvät ennallaan. Lakiin ehdotetaan otettavaksi tarkempia määräyksiä siitä, mitä seikkoja kunnossapidon tason määrittämisessä tulisi ottaa huomioon, kun arvioidaan, onko maantie liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Tällaisia seikkoja ovat liikenteen määrä ja laatu, tien liikenteellinen merkitys sekä säätila, ajankohta ja muut olosuhteet. Tienpitoviranomaisella olisi edelleen valta päättää, ettei jotain maantietä tai sen osaa pidettäisi liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Esimerkiksi tiehen liittyvä pysäköimisalue voidaan talvella jättää auraamatta.

Uudistus ei tuo olennaisia muutoksia alemman tieverkon tienpitoon.

### 3.4 Laki Tiehallinnosta

Vuonna 2000 voimaan tulleen lain mukaan Tiehallinnon eräs tehtävä on osana tienpidon kokonaisuutta edistää tienpidon toimenpitein tasapainoista aluekehitystä. Päätieverkon ohella on pidettävä huolta alemmanasteisen tieverkon riittävästä laajuudesta ja kunnosta.



## 4 YLIN VALTAKUNNANTASON OHJAUS

### 4.1 Yleistä

Valtakunnan tasolla poliittisten päättäjien tehtävä on muuttunut yksittäisten toimenpiteiden päättämisestä entistä enemmän strategiseksi ohjaukseksi. Alemman tieverkon tienpitoon kohdistuva poliittinen ohjaus tulee erityisesti aluekehitystä koskevien päätösten ja kannanottojen kautta.

Istuva hallitus määrittelee valtakunnan aluekehityksen suuntaviivat hallitusohjelmassaan. Kansallisen aluepolitiikan tavoitteet ja niiden toteuttamiseksi valitut toimenpiteet on päätetty aluepoliittisessa tavoiteohjelmassa, jonka valtioneuvosto on hyväksynyt. Uudessa tänä vuonna voimaan tulleessa aluekehityslaissa puhutaan tavoiteohjelmien sijasta erityisohjelmista, joita voidaan laatia valtakunnallisten alueiden kehittämisen tavoitteiden toteuttamiseksi.

Paavo Lipposen II hallitus hyväksyi 9.11.2000 aluepoliittisen tavoiteohjelman. Sen tarkoituksena oli suunnata ja sovittaa yhteen alueellista kehittämistyötä vuosina 2000 - 2003. Ohjelma on ollut pohjana aluekehityslain uudistamiselle ja kansallisen aluepolitiikan tehostamiselle. Tavoiteohjelmassa on linjattu myös Suomen kantoja EU:n rakennerahastouudistukseen. Lipposen hallituskaudella on laadittu lisäksi muun muassa osaamiskeskusohjelma, aluekeskusohjelma, kaupunkipoliittikka, maaseutupoliittikka sekä saaristo-ohjelma. Ne ulottuvat hallituskautta pidemmälle ajalle.

Valtioneuvosto antoi 8.11.2001 eduskunnalle tulevaisuusselonteon Tasapainoisen kehityksen Suomi 2015, josta tulevaisuusvaliokunta on laatinut mietinnön. Mietintö valmistui 11.12.2002. Nämä kannanotot ovat merkittävimpiä lähtöaineistoja, kun ministeriöt ja muut tahot ovat valmistelleet ja valmistelevat ohjelmia ja suunnitelmia.

### 4.2 Hallitusohjelma

Anneli Jäätteenmäen johtama hallitus aloitti työnsä 17.4.2003. Uuden hallituksen ohjelmassa ei ole esitetty aikaisempiin linjauksiin sellaisia muutoksia, jotka toisivat oleellisesti uutta näkökulmaa alemman tieverkon tienpitoon. Nyt alkavalla hallituskaudella tullaan tarkistamaan ja kehittämään aikaisemmin laadittuja erityisohjelmia ja laatimaan uusia politiikkaohjelmia.

Hallitus aikoo panostaa alueiden kilpailukykyyn parantamiseen voimistamalla niiden osaamista, omia vahvuuksia ja lisäämällä alueiden kehittämisen omaehtoisuutta. Alueiden menestyksen nähdään tukevan koko kansantalouden kasvua ja heijastuvan koko maahan. Aluekeskusten vahvistamiseksi aluekeskusohjelmaa kehitetään ja sen toteuttamista tehostetaan suoritettavien arviointien pohjalta. Myös maaseutupoliittinen ohjelma päivitetään.

Aluekehityksen turvaamiseksi huolehditaan liikenneväylien ja liikenneyhteyksien ylläpidosta sekä nopeiden ja kohtuuhintaisten tietoliikenneyhteyksien

saatavuudesta koko maassa. Etätyön tekemistä edistetään ja poistetaan sen esteitä.

Laadukkaat ja toimintavarmat liikenneväylät ovat perusedellytys koko yhteiskunnan tehokkaalle, alueellisesti ja sosiaalisesti tasavertaiselle sekä kansainvälisesti kilpailukykyiselle toiminnalle. Vastuu liikenneinfrastruktuurin kokonaisuudesta on julkisella sektorilla. Hallitus valmistelee erikseen monivuotisen, kaikki liikennemuodot kattavan liikenneinvestointiohjelman. Investointiohjelman tulee vahvistaa Suomen aluerakennetta, elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kansainvälisiä yhteyksiä. Olemassa olevien liikenneväylien kuntoa ja pääoma-arvoa pyritään ylläpitämään ja turvaamaan tiestön peruspalvelutaso vähintäänkin nykytasoisena.

Hallitus pyrkii parantamaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja palvelua, lisäämään joukkoliikenteen rahoitusta ja kehittämään henkilökuljetusten yhdistelyä ja uusia liikenteen hoitotapoja. Työmatkaliikennettä ohjataan joukkoliikenteen käyttöön ja selvitetään työsuhdematkalipun verotusarvon alentamisen mahdollisuudet sekä taksien käyttämistä haja-asutusalueiden ostoliikenteessä.

Hallitus toteuttaa suunnitelmallista liikenneturvallisuustyötä tieliikenneonnettomuuksien torjumiseksi. Hallitus tiivistää eri hallinnonalojen yhteistyötä ja tehostaa erityisesti toimia liikennekäyttäytymisen parantamiseksi, liikenneympäristön ongelmakohtien poistamiseksi ja uuden teknologian hyödyntämiseksi. Tavoitteena on kevyen liikenteen väylien lisääminen ja raskaan liikenteen vähentäminen taajamista.

#### **4.3 Valtioneuvoston tulevaisuusselonteko Tasapainoisen kehityksen Suomi 2015**

Valtioneuvoston pitkän aikavälin tulevaisuutta käsittelevä selonteko keskittyy maamme alueelliseen kehitykseen. Tarkasteltavana ovat eri tyyppisten alueiden väestö-, tuotanto- ja työllisyysnäkökulmat vuoteen 2015 saakka.

Selonteon mukaan Suomi on kansantalouden tasolla kehittynyt laman jälkeen myönteisesti. Pitkään jatkuneesta talouskasvusta huolimatta maassa on kuitenkin korkea työttömyys. Väestön ikääntyminen vaikuttaa lähivuosikymmeninä merkittävästi suomalaiseen yhteiskuntaan. Nämä yleiset yhteiskunnalliset kehityslinjat koskettavat maan eri alueita eri tavoin. Suomen aluekehitystä ovat viime vuosina leimanneet muuttovirrat. Väestön ja tuotannon keskittyminen yhdessä väestön ikääntymisen kanssa ennakoii kärjistyviä ongelmia muuttotappioalueiden lisäksi myös muilla alueilla.

Hallitus esittää selonteossa linjauksensa, joissa se käsittelee

- työvoiman tarjontaa
- varautumista väestön ikääntymiseen
- maahanmuuttoa ja ulkomaisen väestön työllistymistä
- koulutusta
- kulttuuri- ja liikuntapalveluja alueiden vetovoimatekijänä
- yrittäjyyteen kannustamista
- tutkimus- ja kehittämistoimintaa
- kuntataloutta
- alueellisia kehittämisohjelmia



- yhdyskuntarakenteen eheyttämistä
- asuntotuotantoa
- liikenne- ja viestintäverkostoa ja
- hyvinvointipalvelujen alueellista saatavuutta.

Selonteossa todetaan, että hyvä liikenne- ja viestintäverkosto on elintärkeä Suomen kansainväliselle kilpailukyvyllä sekä alueelliselle ja paikalliselle tuotannolle. Tämän edistämiseksi liikenteen peruspalvelutaso turvataan koko maassa. Kehittyvillä kaupunkiseuduilla parannetaan koko liikennejärjestelmää ja erityisesti julkisen ja kevyen liikenteen edellytyksiä. Maaseutualueilla turvataan liikenneverkon ja liikennepalvelujen riittävä taso. Myös alueellisten ja valtakunnallisten keskusten välisiä pääliikenneyhteyksiä sekä kansainvälisiä yhteyksiä kehitetään. Erityisen tärkeää on varmistaa nopeiden tietoverkkoyhteyksien maanlaajuinen kattavuus, koska tämä luo edellytyksiä elinkeinotoiminnan uudistamiselle ja palvelujen kehittämiseksi myös syrjäseuduilla.

#### **4.4 Tulevaisuusvaliokunnan mietintö 1/2002**

Tulevaisuusvaliokunnan mietintö on eduskunnan kannanotto hallituksen tulevaisuusselonteosta. Valiokunnan mietintö on yksimielinen.

Tulevaisuusvaliokunnan mietinnössä käsitellään laajasti yhteiskunnallisen kehityksen suuntaviivoja neljän pääotsikon alla:

- maailma ja Suomi - toimintaympäristön muutokset
- väestönkehityksen tulevaisuuden suunnat ja vaikutukset
- Suomen aluekehitys: trendit ja tulevaisuudennäkymät
- suomalaisen hyvinvointi- ja tietoyhteiskunnan tulevaisuus: ydinkysymykset.

Näistä erityisesti aluekehitysosa koskee läheisesti alemman tieverkon tienpitoa.

Mietinnön yhteenvedona esitetään valiokunnan tulevaisuuslinjaukset lähtökohdiksi Suomen tasapainoiselle kehitykselle. Linjaukset on esitetty 41 kohdan toimenpideohjelmana. Toimenpideohjelma on ryhmitelty yhdeksään pääalueeseen, joista lähinnä osassa Alueiden kehittäminen löytyy selvät yhtymäkohdat tieverkon kunnossapitoon ja kehittämiseen.

##### **4.4.1 Toimintaympäristön muutokset**

Toimintaympäristön muutoksista todetaan muun muassa Suomen kilpailukyvyn parantuneen merkittävästi viimeisten 8 - 9 vuoden aikana. Menestyksen perustana ovat olleet investoinnit koulutukseen sekä tutkimukseen ja tuotekehitykseen. Suomen talouden erääksi vahvuudeksi mainitaan hyvin toimivat liikennejärjestelmät. Suomen aluekehityksen keskeiseksi kysymykseksi nostetaan se, millaisen maantieteellisen kattavuuden säilyminen pitkien maantieteellisten etäisyyksien maassa on mahdollista.

##### **4.4.2 Väestökehityksen suunnat ja vaikutukset**

Suomen pitkän aikavälin aluekehityksen kannalta keskeisiä väestömuutoksen tekijöitä ovat ikääntyminen ja maassamuutto. Väestön ikääntymisen

vauhti on Suomessa EU-maiden nopein ja toiseksi nopein maailmassa Japanin jälkeen. Alueiden väestörakenne-erot kasvavat radikaalisti. Vuosina 2015 - 2020, kun koko maan väestö alkaa vähentyä, kasvavia alueita ovat enää Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seutukunnat ja niiden muutama lähialue. Työvoiman saatavuus alueilla heikkenee, eniten Itä-Suomen maakunnissa.

#### 4.4.3 Suomen aluekehityksen trendit ja tulevaisuudennäkymät

1990-luvulla alueellinen eriytymiskehitys Suomessa kiihtyi. Menestyvien seutujen joukko on entistä harvempi. Lisäksi kaupunki- ja taajamaseutujen väliset erot ovat lisääntyneet. Väestön maassamuutto ja keskittyminen on EU-maista suhteellisesti suurinta Suomessa ja Islannissa. Työttömyys on myös ylivoimaisesti korkeinta ja alueelliset erot työttömyydessä ovat ylivoimaisesti suurimmat Suomessa.

Alueen kilpailukykyyn vaikuttavia tekijöitä tarkasteltaessa referoidaan kahta tapaa tarkastella kilpailukykyyn osa-alueita. Kummassakin liikenteelliset tekijät on otettu mukaan merkittävänä kilpailukykyyn vaikuttavana tekijänä. Toisessa yhden osa-alueen muodostavat alueiden liikenneyhteydet ja toisessa saavutettavuus. Saavutettavuuteen on sisällytetty kolme osatekijää; markkinoiden maantiesaa-utettavuus, lentoliikenteen läheisyys ja teollisuuden ulkomaanyhteydet.

Mietinnössä on tarkasteltu aluetyyppejä nelijaolla: pääkaupunkiseutu, valtakunnan osakeskukset, muut kaupunkiseutukunnat ja maaseutu. Pääkaupunkiseudun kehitysnäkymät nähdään kaiken kaikkiaan hyvänä, vaikka ongelmiakin löytyy. Eräänä tulevaisuudennäkymiä huonontavana seikkana mainitaan infrastruktuurin jälkeenyjääneisyys.

Valtakunnan osakeskuksiin kuuluu Turun, Tampereen, Jyväskylän ja Oulun kaltaisia kaupunkeja, jotka ovat menestyneet hyvin 1990-luvun rakenne-muutoksissa ja jotka ovat olleet voimakkaan muuttoliikkeen kohteena. Näiden seutukuntien väestönkasvu vuodesta 1994 on ollut 5 - 10 prosenttia ja työpaikkojen lisäys 20 - 30 prosenttia. Näille kaupungeille on ominaista, että ne ovat linkittyneet yliopisto- ja korkeakoulupaikkakuntina monipuolisiin osaamisverkostoihin, mikä luo niille perustan osaamis pohjaisen elinkeino-toiminnan kehittämiselle myös tulevaisuudessa.

Muissa suurissa yli 100 000 asukkaan seutukunnan keskuksissa työpaikat ovat lisääntyneet 10 - 15 prosenttia, mutta väestön määrä on kasvanut vain Kuopiossa. Monissa pienemmissä keskuksissa kehitys ei ole ollut yhtä positiivista: monet ovat kärsineet teollisuuden rakennemuutoksista. Useat niistä ovat rakentuneet pitkän historiallisen kehityksen tuloksena julkisten työpaikkojen varaan. Kun julkinen sektori on joutunut vähentämään henkilöstöään, keskusten haasteena on ollut ja tulee olemaan myös tulevaisuudessa tuotantopohjan monipuolistaminen.

Monissa valtakunnan osakeskuksissa esiintyy samoja ongelmia kuin pääkaupunkiseudulla. Haittaa aiheuttavat muun muassa puutteelliset liikenneyhteydet.



Muut kaupunkiseutukunnat ovat usein historiallisesti erikoistuneet muutaman avainalan erityisosaamiseen. Niin kauan kuin näiden seutukuntien keskeiset tuotantosektorit menestyvät, alueen talous voi hyvin. Tuotantorakenteen yksipuolisuus kasvattaa kuitenkin kriisiherkkyyttä ja aiheuttaa usein työttömyyttä. Näiden keskusten perushaaste on, kuinka ne pystyvät rakentamaan yhteistyösuhteita ja verkottumaan.

Suomalainen maaseutu on monimuotoista. Kaupunkien läheinen maaseutu voi kohtuullisen hyvin. Ydinmaaseutu muodostuu pienistä paikallisista keskuksista. Harvaanasuttu maaseutu kattaa pinta-alaltaan puolet maasta, mutta siellä asuu vain kymmenesosa väestöstä. Maaseudun haasteena on laadukkaan alkutuotannon lisäksi myös muun tuotantotoiminnan luominen. Alemman tason tieverkko on monin paikoin rapistumassa. Teiden huono kunto vaikeuttaa saavutettavuutta ja on liikenneturvallisuuden kannalta huolestuttava. Niiden korjaamisella edistetään huomattavasti maaseudun asutusta pysymistä.

#### **4.4.4 Suomalaisen hyvinvointi- ja tietoyhteiskunnan tulevaisuuden ydinkysymykset**

Alueiden kehittämisen peruselementteinä ovat edelleen työtä ja toimeentuloa luova yritystoiminta sekä elämänmahdollisuuksien tasa-arvoon tähtäävät julkiset palvelut. Tulevaisuudessa korostuu julkisen vallan rooli suotuisten toimintapuitteiden tarjoamisessa yrityksille suurten keskusten ulkopuolellakin. Aluepolitiikan tavoitteeksi tulisi ottaa maan eri osat kattavan aluekeskusverkon luominen ja siten maan eri osien elinkelpoisena pitäminen. Aluekeskusverkon luomisella pyritään nykyistä tasaisempaan alueelliseen työllisyys- ja väestökehitykseen. Siihen tarvitaan lisäksi kuntien yhteistyön tiivistämistä sekä uusia hallinnollisia ja logistisia ratkaisuja.

Suomen menestystekijöiden vahvistamisessa korostetaan tietoyhteiskunnan ja osaamisen kehittämistä, työllisyysasteen nostamista sekä yrittäjyyttä ja työorganisaatioiden kehittämistä. Työvoiman alkava vähentyminen ja väestön ikääntyminen vaikuttavat merkittävästi Suomen talouteen, perhepolitiikkaan, sosiaali- ja terveydenhuoltoon sekä koko osaamispolitiikkaan. Hallittua maahanmuuttoa ja monikulttuurisen Suomen rakentamista tarvitaan.

#### **4.4.5 Valiokunnan tulevaisuuslinjaukset**

Tulevaisuuden linjauksina esitetään kaikkiaan 41 toimenpidettä, jotka on ryhmitelty yhdeksään lohkoon:

- tietoyhteiskunta
- osaamisen tasokorotus
- työ ja työllisyys
- yrittäjyyden vahvistaminen
- väestö ja perheen asema
- maahanmuuttopolitiikka ja monikulttuurinen Suomi
- alueiden kehittäminen
- aluehallinnon rakenteet
- tulevaisuuspolitiikan vahvistaminen ja tulevaisuusohjelma.

Suorimmat viittaukset tieverkon merkitykseen on kirjattu alueiden kehittämistä käsittelevään osaan.

Alueiden kehittämistä käsittelevässä osassa todetaan muun muassa, että aluekehityksen tulevaisuuspolitiikan **peruslähtökohtana tulee olla koko maan pitäminen asuttuna ja toiminnallisten järjestelmien piirissä**. Omaehtoisen kehittämisen mahdollisuudet on turvattava koko maassa. **Laadukkaiden hyvinvointipalvelujen saatavuus tulee turvata asuinpaikasta riippumatta** mahdollisuuksien tasa-arvon periaatteen pohjalta.

Valiokunta edellyttää, että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin muun muassa seuraavissa asioissa:

- Koko maan kehityksen kannalta on viisasta edistää pääkaupunkiseudun kilpailukykyä eurooppalaisessa ja globaalissa perspektiivissä erityisesti osaamisen ja infrastruktuurin suhteen.
- Valtakunnan osakeskusten osaamis pohjaa tulee edelleen vahvistaa ja monipuolistaa. Näiden keskusten liikenneyhteyksiä tulee parantaa osana sekä kansallisia että kansainvälisiä verkostoja.
- Tulee lisätä muiden kaupunkiseutukuntien mahdollisuuksia rakentaa yhteistyösuhteita ja verkostoja keskenään ja suurempiin keskuksiin. Tämä edellyttää saavutettavuuden parantamista sekä liikenneyhteyksiä että osaamis- ja tietoverkkoja kehittämällä. Niiden tarjoamat mahdollisuudet korkean elämänlaadun työ- ja asuinpaikkoina sekä matkailun solmukoh-  
tina tulee hyödyntää.
- Maaseudulla tulee vahvistaa alkutuotannon toimintaedellytyksiä siten, että kotimainen elintarviketuotanto on korkeatasoista. Maaseutua kehitetään ekologisesti kestävä toiminnan ja hyvän asumisen ympäristönä, jossa suuntaudutaan monipuolisesti pien- ja perheyrittäjätoimintaan. Alemman tason tieverkon tehokkaampi ylläpito parantaa saavutettavuutta sekä maaseudun asumis- ja työmahdollisuuksia. Metsä- ja kalatalouden sekä luonto- ja elämysmatkailun kehittäminen tarjoaa työpaikkoja myös harvaanasutulla maaseudulla.



## 5 ERI YHTEISKUNTASEKTOREIDEN LINJAUKSIA

### 5.1 Sisäasiainministeriö

#### 5.1.1 Suomen aluekehittämisstrategia 2013

Suomen aluekehittämisstrategia (SM:n julkaisu 10/2003) sisältää vision alueellisen kehityksen tilasta vuonna 2013, alueiden kehittämisen tavoitteet ja ehdotuksen strategisista linjauksista. Mietinnössä kuvataan nykyisen aluepolitiikan sisältöä sekä aluekehittämisen menettelytapojen ja keinojen muuttumista, viimeaikaista alueellista kehitystä sekä arvioidaan tulevaa alueiden kehityksen suuntaa ja tarkastellaan siihen vaikuttavia tekijöitä.

#### Tavoitteet

Alueiden kehittämisen tavoitteena on turvata hyvän elämän edellytykset, alueiden kilpailukyky sekä aluerakenteen hallittu muutos. Nämä kolme osatavoitetta kytkeytyvät toisiinsa. Alueiden kilpailukykyyn perustuva vahva taloudellinen kasvu, joka mahdollistaa työllisyyden, toimeentulon ja palvelujen järjestämisen koko väestölle, turvaa parhaiten myös hyvän elämän edellytykset. Keskittymisen sijasta kasvun tulee tapahtua nykyistä tasaisemmin koko maassa.

Hyvän elämän edellytysten turvaaminen on ennen kaikkea tasa-arvokysymys. Ihmisillä tulee olla mahdollisuuksia asuinpaikkansa ja elinympäristönsä valintaan. Asuinpaikasta riippumatta tietyt hyvän elämän perusasiat on oltava kunnossa. Näitä ovat mm. turvattu toimeentulo, julkisten peruspalvelujen saatavuus, kohtuulliset asumisolosuhteet, hyvä elinympäristö, tarpeelliset liikkumismahdollisuudet, laadukkaat ja monipuoliset kulttuuri- ja vapaa-ajan viettomahdollisuudet ja omaehtoisen aktiivisen toiminnan mahdollisuudet.

Tavoitteena on, että kussakin maakunnassa on vähintään yksi kaupunki-seutu, joka tarjoaa kilpailukykyisen sijaintipaikan erikokoisille ja monen toimialan yrityksille ja monipuoliset paikalliset työmarkkinat erilaisen koulutuksen saaneille, eri ikäisille ihmisille. Jokaisessa maakunnassa on myös hyvin menestyviä pienempiä keskuksia ja maaseutualueita, joiden yritykset ovat tehokkaasti verkottuneet sekä maakunnan sisällä että sen ulkopuolelle. Kilpailukykyisyys edellyttää, että yhä useammat alueet löytävät omat vahvuutensa ja menestystekijänsä. Ne voivat pohjautua esimerkiksi vahvaan erityisosaamiseen, laaja-alaiseen osaamisen keskittymiseen, alueen saavutettavuuteen, toiminta- ja elinympäristön laatuun ja toimivuuteen ja/tai sosiaaliseen pääomaan.

Tavoitteena on monikeskuksinen aluerakenne, joka pitää kaikki maakunnat elinvoimaisena. Siinä globaalit, kansalliset ja paikalliset keskuksat muodostavat kattavan verkoston ja toimivat aluerakenteen ytiminä kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutuksen vahvistuessa ja tukiessa myös maaseudun elinvoimaa. Maaseudun aluerakennetta tukee toimiva kyläverkosto.

Monikeskuksisen, tasapainoisen aluerakenteen kehittyminen ja eri alueiden voimavarojen käyttöönottoaminen edellyttää nopeita ja laadukkaita yhteyksiä keskusten välillä. Rataverkon on tarjottava mahdollisuus nopeille, turvallisille ja täsmällisille henkilöliikenteen junayhteyksille sekä kustannustehokkaille tavarankuljetuksille. Tieverkon on myös mahdollistettava nopeat ja turvalliset kaupunkikeskustojen väliset yhteydet. Myös alemman asteisen tieverkon palvelukyvyistä on huolehdittava. Lentoasemaverkon on tarjottava mahdollisuus kattaviin yhteyksiin. Kaikkien alueiden ja yhdyskuntien kehityksen mahdollistamiseksi tavoitteena on liikenneverkon palvelujen osalta vähintään peruspalvelutaso, joka tyydyttää väestön, elinkeinoelämän ja alueiden toimintojen edellyttämät tavanomaiset liikkumis- ja kuljetustarpeet kestäväällä tavalla. Myös nopeiden tietoliikenneyhteyksien tulee olla kohtuukustannuksin kaikkien yritysten ja kotitalouksien ulottuvilla.

### **Erilaistuvat alueet vuonna 2013**

Suuret suomalaiset kaupunkiseudut menestyvät kansainvälisessä kilpailussa ja työnjaossa. Kasvavien kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen kehittyminen on hallittua. Liikennetarkaisut tukevat eheän yhdyskuntarakenteen luomista, joukko- ja kevyen liikenteen osuus kaupunkiseuduilla tehdyistä matkoista on lisääntynyt. Kaupunkiseuduilla liikenteellinen toimivuus on turvattu ja henkilöautoliikenteen aiheuttamien ongelmien kasvu ehkäisty vaikka väestö ja työpaikat lisääntyvät. Helsingin seudulla kasvupaineita on onnistuneesti purettu pääväylien, erityisesti raideliikenteen varrella oleviin pienempiin keskuksiin tiivistäen samalla laajan metropolialueen yhdyskuntarakennetta.

Maakuntien keskeiset kaupunkiseudut ovat vahvoja ja niillä on monipuolinen koulutus- ja kulttuuritarjonta, kattavat erikoissairaanhoidon palvelut ja hyvät harrastusmahdollisuudet. Liikenneyhteydet muualle maahan ovat hyvät. Kaupunkien ja niiden läheisen maaseudun välinen vuorovaikutus on toimivaa ja molempia hyödyttävää. Tätä tukevat myös toimivat liikenneyhteydet.

Maaseutu ja pienemmät kaupunkikeskukset ovat elinvoimaisia ja tarjoavat toimintaedellytyksiä pk-yritystoiminnalle sekä kunnolliset peruspalvelut kaikille kansalaisille. Kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutusta on kehitetty aktiivisesti ja molempia osapuolia kehittävasti. Maa- ja metsätalous on kannattavaa liiketoimintaa ja matkailu on tärkeä elinkeino monella seudulla. Myös muu yritystoiminta on monipuolistunut. Maaseutukeskukset tarjoavat mahdollisuudet hyvälle elämälle ja houkuttelevat etenkin paluumuuttajia ja osa-aikaisia asukkaita. Peruspalvelut on turvattu myös syrjäisellä maaseudulla asuville. Maaseutupolitiikka on eriytetty syrjäisen maaseudun, ydinmaaseudun sekä kaupunkien läheisen maaseudun tarpeiden ja mahdollisuuksien mukaan.

Haja-asutusalueilla tieverkko on yhteyksien mahdollistaja. Liikenneyhteyksien merkitys päivittäisten toimintojen hoitamisessa on kasvanut palvelujen vähetessä ja keskittyessä. Tieverkon kunto ja hoitotaso tukevat myös mm. metsäteollisuuden raaka-aineen hankintaa ja tuotteiden kuljetuksia sekä matkailupalvelujen saavutettavuutta. Joukkoliikenteen palveluilla varmistetaan myös autottomien mahdollisuus täysipainoiseen elämään. Yleisten ja yksityisten teiden hoito ja ylläpito mahdollistavat ihmisten tavanomaiset toiminnot sekä elinkeinotoiminnan säännölliset kuljetukset. Yritystoiminta,



maatalous mukaan lukien on erikoistunutta ja pystyy verkostoituneen toimintatavan avulla kompensoimaan pienen koon ja pitkien etäisyyksien aiheuttamia vaikeuksia markkinoinnissa ja tuotekehittelyssä.

### Strategiset linjaukset

Strategisissa linjauksissa käsitellään seuraavia aihepiirejä:

- o hyvän elämän edellytykset eri alueilla
- o alueiden kilpailukyky ja elinvoimaisuus
- o aluekehittämisen hallinnan keinot ja rahoitus ja
- o EU:n tulevan alue- ja rakennepolitiikan tehokas hyödyntäminen.

Kahteen ensiksi mainittuun aihepiiriin sisältyvät olennaisena osana tieliikenneolojen taso- ja kehittämiskysymykset.

Hyvän elämän edellytyksistä nostetaan esille muun muassa seuraavia seikkoja:

- o Tasapainoisen alueellisen kehityksen tulee perustua taloudellisesti elinvoimaiseen ja sosiaalisesti tasa-arvoiseen ja kestäväan lähtökohtaan. Ihmisillä on oltava mahdollisuus hyvään elämään alueesta riippumatta.
- o Asumisen laatu, sosiaalinen hyvinvointi, työ- ja asiointimatkojen pituus, palvelujen saavutettavuus, liikenteen sujuvuus sekä ympäristön terveellisyys, turvallisuus ja puhtaus ovat hyvän elinympäristön keskeisiä tekijöitä. Kulttuuri- ja liikuntapalveluiden merkitys palvelujen saatavuudessa kasvaa.
- o Palvelut tuotetaan entistä enemmän seudullisesti.
- o Ikääntyvän väestön kotona asumisen mahdollisuuksia parannetaan.
- o Ihmisillä on mahdollisuus hoitaa päivittäiset toimet sujuvasti ja vaivattomasti kaikilla alueilla. Tämä edellyttää liikkumismahdollisuuksien turvaamista koko maassa. Liikkumisessa tulee myös korostaa turvallisuutta ja ekologista kestävyttä.
- o Ihmisille voidaan tarjota työmahdollisuuksia laajalla työssäkäyntialueella. Toimivat julkiset liikenneyhteydet ovat tässä keskeinen tekijä. Kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutuksen vahvistamiseksi tulee helpottaa kummankin suuntaista työssäkäyntiä.

Alueiden kehittämisen ja kilpailukykyyn kannalta henkilöiden liikkumismahdollisuudet ja tavarakuljetusten logistiikka sekä toimivat nopeat tietoliikenneyhteydet ovat avainasioita. Saavutettavuus on tärkeää. Kaikille alueille ei voida taata saman tasoisia palveluja. Niille on kuitenkin tarjottava kehittämisen näkökulmasta määritellyt liikenteen ja kommunikaation peruspalvelut. Tämä edellyttää tie- ja rautatieverkoston tason nostamista monelta osin.

Alueiden kilpailukykyä ja elinvoimaisuudesta todetaan mm.

- o Aluekehittämissstrategiassa tärkeimpiä kilpailutekijöitä ovat osaaminen, alueiden erikoistuminen ja verkostoituminen, yrittäjyyden edellytykset, työmarkkinoiden toimivuus, liikenne- ja viestintäyhteydet, asuminen ja ympäristö sekä kulttuuri, liikunta- ja nuorisopalvelut.

- Helsingin seudun asema ainoana laaja-alaisena kansainvälisenä keskuksena Suomessa on otettava huomioon aluekehittämisen toimenpiteitä suunniteltaessa.
- Suurten kaupunkiseutujen osaamispohjaa tulee edelleen vahvistaa ja monipuolistaa sekä saada se palvelemaan nykyistä tehokkaammin alueellisia ja kansallisia verkostoja. Kaupunkiseutujen liikenneyhteyksiä pääkaupunkiseudulle ja keskenään tulee parantaa osana kansallisia ja kansainvälisiä verkostoja.
- Muiden kaupunkiseutujen erikoistumista on tuettava ja niiden kapasiteettia omaksua uusia innovaatioita ja osaamista tulee vahvistaa mm. aluekeskus- ja osaamiskeskusohjelmilla ja/tai niiden tyypisillä menettelytapoilla. On myös rohkaistava ja houkuteltava hyvän koulutuksen saaneita ihmisiä sijoittumaan suurten kaupunkiseutujen ulkopuolelle. Lisäksi näiden kaupunkiseutujen mahdollisuuksia rakentaa yhteistyösuhteita ja verkostoja keskenään ja suurempiin keskuksiin tulee lisätä. Tämä edellyttää sekä liikenneyhteyksien että osaamis- ja tietoverkkojen kehittämistä.
- Palveluiden, yritystoiminnan, osaamisen ja infrastruktuurin kehittäminen vaativat erityisesti harvaanasutulla maaseudulla julkisen vallan panostusta ja uusien toimintatapojen löytämistä.
- Saavutettavuuden parantamiseksi maaseutualueiden tieverkosta on pidettävä huolta ja kehitettävä uusia julkisen liikennepalvelun muotoja sekä luotava edellytykset nopeiden tietoliikenneyhteyksien saatavuudelle, jotta maaseudun asukkaiden, elinkeinojen ja virkistyskäytön perusedellytykset säilyvät.
- Työssäkäynti maaseudulta kaupungeissa on edelleen tärkeää. Toisaalta tulevaisuudessa vahvat maatilat tarvitsevat kasvavasti ulkopuolista työvoimaa, jolloin pendelöinti kaupungeista maaseudulle saattaa lisääntyä.

### 5.1.2 Sisäasiainministeriön tulevaisuuskatsaus

Sisäasiainministeriön tulevaisuuskatsaus 2003 - 2007 Turvallinen ja elinvoimainen Suomi (SM:n julkaisu 13/2003) sisältää tietoja ministeriön hallinnon keskeisistä kehitystekijöistä ja hankkeista sekä näkemyksen toimintaa ja päätöksiä vaativista hallinnonalan asioista v. 2003 alkaneella hallituskaudella. Kehitystekijöitä on tarkasteltu kolmesta näkökulmasta: sisäinen turvallisuus, aluepolitiikka ja hallinnon kehittäminen sekä kuntapolitiikka.

Aluepolitiikkaosiossa sivutaan tie- ja liikenneasioita, mutta mitään olennaista lisäystä Aluekehittämisstrategia 2013-raportissa kirjattuun ei ole esitetty. Maan sisäisen turvallisuuden kannalta on eräänä tärkeänä seikkana nähty rajanylitysliikenteen sujuvuuden ja tarkastusten tason turvaaminen itärajalla.

### 5.1.3 Maakuntien liittojen suunnitelmat ja ohjelmat

Valtakunnantason linjaukset ovat aika kattavasti mukana maakuntien liittojen suunnitelmissa ja ohjelmissa. Toki painotuksissa on eroja, mikä alueiden erilaisuuden huomioon ottaen on luonnollista. Alemman tieverkon merkitys maakuntien kehittämiseksi tulee tavalla tai toisella esille kaikkien maakuntien suunnitelmissa. Suurimmat puutteet nähdään teiden rakenteellisessa kunnossa.



Maaseudun ja erityisesti haja-asutusalueen asumisen perusedellytyksenä ovat toimivat tieyhteydet. Elinkeinoelämälle ja varsinkin metsäteollisuuden ja maatalouden kuljetuksille alempi tieverkko on välttämättömyys. Kelirikkoteiden parantamista ja painorajoitusten poistamista esitetään suunnitelmissa. Jonkin verran niissä otetaan esille terminaaliyhteyksien parantamistarvetta.

Matkailu ja liikenneyhteydet matkailukohteisiin nousevat joidenkin maakuntien suunnitelmissa tärkeälle sijalle kehittämissuunnitelmissa. Etätyömahdollisuuksien lisääntymisen ja vapaa-ajan asuntojen muuttamisen ympärivuotiseksi asunnoiksi uskotaan Etelä- ja Lounais-Suomen rannikkoalueilla enenevästi vaikuttavan kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutukseen ja sitä kautta myös alemman tieverkon merkitykseen.

Henkilöauton käyttö maaseudulla koetaan välttämättömänä, mutta joukkoliikenteen peruspalvelut tulisi suunnitelmien mukaan kuitenkin turvata myös maaseudulla. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen nähdään kaikkialla tärkeänä.

Tiestön kattavuus nähdään kaiken kaikkiaan hyvänä, mutta joillakin alueilla on puutteita poikittaisissa, itä-länsisuuntaisissa yhteyksissä.

## **5.2 Maa- ja metsätalousministeriö**

### **5.2.1 Maaseutupolitiikka**

Maaseudun kehittäminen ja maaseutupolitiikka yhdistetään usein maatalouteen ja maatalouspolitiikkaan. Osittain maatalous- ja maaseutupolitiikka kulkevatkin rinnan, sillä suuri osa maaseudun resursseista on edelleen sidoksissa maataloihin. Maaseutupolitiikka on kuitenkin huomattavasti laajalaisempaa kuin maatalouspolitiikka ja koskee maaseudun kaikkia elinkeinoja ja väestöryhmiä. Maaseutupolitiikan maaseutukäsitteessä on toimenpiteistä riippuen mukana keskusten läheinen maaseutu, ydinmaaseutu ja harvaan asuttu syrjäinen maaseutu sekä vuorovaikutustoimenpiteiden kautta myös kaupungit. Maaseutupolitiikka korostaa kaupunkipolitiikan tavoin horisontaalisia toimia eikä sitä voida toteuttaa pelkästään sektoripolitiikan keinoin.

Ensimmäinen maaseutupoliittinen kokonaisuohjelma on vuodelta 1991. Siinä määriteltiin maaseutupolitiikka seuraavasti: "Maaseutupolitiikkaa ovat kaikki ne tavoitteet ja toimenpiteet, joilla pyritään parantamaan maaseudun asemaa yhteiskunnassa ja aluerakenteessa. Se on maaseudun ominaislaadusta lähtevää politiikkaa. Maaseutupolitiikan tavoitteena on maaseudun elinvoimaistaminen, rakenneongelmien lievittäminen, asukkaiden toimeentulon, palvelujen ja yhdyskuntien toimivuuden parantaminen sekä maaseudun kilpailukyvyyn ja vetovoimaisuuden vahvistaminen asumisen ja yrittämisen sijaintipaikkana." Määritelmä pätee edelleen.

Maaseutupolitiikalle on muotoutunut viisi pysyvää toimintalinjaa:

- Maaseudun elinkeinojen uudistaminen ja monipuolistaminen
- Osaamisjärjestelmän ja henkilöresurssien kehittäminen
- Olemassa olevan palveluverkon toimivuuden vahvistaminen
- Maaseudun asuinympäristön laadun ja yhdyskuntarakenteen kehittäminen

- o Uusiutuvien luonnonvarojen, maiseman ja olemassa olevien rakenteiden kestävä hyödyntäminen.

Vuoden 2000 lopussa, Lipposen II hallituksen aikana valmistui vuorossaan kolmas maaseutupoliittinen kokonaisohjelma vuosille 2001 - 2004. Tämä kokonaisohjelma, Ihmisten maaseutu – tahdon maaseutupoliittikka, sisältää kaikkiaan 108 toimenpide-ehdotusta. Ohjelmassa käsitellään erikseen laajaa ja suppeaa maaseutupoliittikkaa. Laaja maaseutupoliittikka on eri hallinnonalojen ja politiikan lohkojen tavoitteisiin ja käytäntöihin vaikuttamista, jotta ne loisivat edellytyksiä maaseudun elinvoimalle tai aiheuttaisivat maaseudulle mahdollisimman vähän vahinkoa. Toimenpiteiden tarkoitus on esimerkiksi kohentaa liikenneoloja, parantaa maatalouden harjoittamisen edellytyksiä tai muuttaa verotusta kansainvälistyvään talouteen sopivaksi. Maaseutu on näissä toimissa yksi kohde muiden mukana. Suppea maaseutupoliittikka sisältää nimenomaan maaseudun kehittämiseen määritellyt toimenpiteet ja kehittämisen välineet.

### **5.2.2 Valtioneuvoston periaatepäätös maaseutupoliittisiksi linjauksiksi 2001 - 2004**

Valtioneuvoston 5.4.2001 tekemä periaatepäätös maaseutupoliittisiksi linjauksiksi 2001 - 2004 pohjautuu kolmanteen maaseutupoliittiseen kokonaisohjelmaan. Periaatepäätöksen mukaan hallitus toteuttaa toimenpiteitä ja kärkihankkeita, joilla edistetään maaseudun oloja. Erityistä huomiota kiinnitetään muun muassa syrjäisen maaseudun ongelmiin, maaseudun elinkeinon elämän monipuolistamiseen, maaseudun perusrakenteen (palvelut, asuminen, yhdyskuntarakenne) toimivuuteen sekä maaseudun ja kaupungin vuorovaikutukseen.

Periaatepäätöksessä esitetyt toimenpiteet koskevat

- elinkeinoja ja työllisyyttä
- maaseudun perusrakennetta ja asumista
- osaamisen vahvistamista ja
- hallintoa ja verotusta.

Maaseudun perusrakennetta ja asumista koskevassa osassa on yhtenä toimenpiteenä yksityisteiden valtionavustuksien määrän kaksinkertaistaminen. Muutoin toimenpiteissä ei ole suoraan alempaa tieverkkoa tai ylipäätään tiestöä koskevia toimenpiteitä.

Välillisesti tiestön kuntoon ja kehittämiseen luo odotuksia esimerkiksi se, että vapaa-ajan asuntojen suunnitelmallista muuttamista vakinaisiksi asunnoiksi joustavoitetaan. Maaseudun kulttuuriympäristön vaalimiseksi päätöksessä esitetään kulttuuriympäristö- ja maisemanhoito-ohjelmien laatimista ja niissä esitettyjen hoito- ja kunnossapitohankkeiden toteuttamista ja rahoitusta eri hallinnonalojen yhteistyönä. Myös se tuo odotuksia tienpitäjälle. Toimintojen hajauttamisella ja etätyön edistämistoimilla halutaan hillitä maaseudun asukasmäärän vähenemistä. Toimien houkuttelevuuteen vaikuttaa osaltaan liikenneyhteyksien taso ylempiin keskuksiin, joista haetaan laajemmat kaupalliset, kulttuuri- ym. palvelut.



### 5.2.3 Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä

Tuloksellinen maaseutupolitiikka edellyttää hallinnonalojen rajat ylittävää yhteistyötä. Eri ministeriöistä ja järjestöistä koostuva maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä (YTR) yhteen sovittaa toimintaa ja tekee maaseutupoliittisia aloitteita valtakunnan tasolla. YTR on perustanut alakohtaisia teema- ja työryhmiä kuten esimerkiksi Kaupungin ja maaseudun vuorovaikutusryhmän ja Maaseutumatkailun teemaryhmän.

Yhteistyöryhmän tärkein toimintatapa on ohjelmatyö. Yhteistyöryhmän tehtävänä on valmistella hallituksen neljäs maaseutupoliittinen kokonaisuohjelma, joka valmistuu syksyllä 2004.

#### Esitys maaseutupoliittisiksi linjauksiksi

Eduskunnan maaseutuverkoston pyynnöstä maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä on valmistellut laajemman esityksen Maaseutupoliittisiksi linjauksiksi (pvm 12.3.2003). Siinä tarkastellaan maaseudun muutoksia eri näkökulmista.

Useimmilla maaseutualueilla väkiluku on jo pitkään laskenut ja näyttää laskevan edelleen. Toisaalta keskusten läheisellä maaseudulla on kymmeniä kuntia, joiden asukasluku kasvaa. Tutkimusten mukaan näillä alueilla on hyvinvointi myös Suomen parasta. Väestön vanheneminen on yleisilmiö, joka koskettaa myös useimpia keskuksia. Joillekin syrjäisille ja kooltaan pienille kunnille vinoutuva ikärakenne alkaa tuottaa lähes ylivoimaisia ongelmia palvelujen järjestämisessä. Maaseudun palvelut ovat vähentyneet ja palvelujen tarjonta siirtynyt taajamiin. Maaseudulla on kuitenkin edelleen palvelujen tarvitsijoita. Varsinkin vanhusten palvelujen järjestäminen maaseudulla mahdollistaa vanhusten kotona asumisen. Tämä on yhteiskunnalle edullisin vaihtoehto.

Pääosa maaseudun entisistä palvelupisteistä on poistunut. Toisaalta palvelujen saavutettavuus ei ole toimipisteiden poistumisen tahdissa heikentynyt, koska henkilöautotiheys on moninkertaistunut ja osa palveluista voidaan hoitaa liikkuvina ja osa asiointina sähköisesti. Myös kotipalvelua on kehitetty.

Viime vuosien tiepolitiikassa on pääpaino ollut päätieverkostolla. Yksityisteiden valtionavustuksia leikattiin 1990-luvun puolivälissä. Paikallinen tiestö on alkanut rapistua kunnostusvarojen puutteessa. Tärkeä toimenpide on yksityisteiden kunnossapitojärjestelmän uudistaminen. Yksityisteiden kunnossapitoon käytetään vuodessa noin 100 milj. euroa. Tason säilyttäminen edellyttää valtion varojen lisäämistä nykyisestä runsaasta 11 milj. eurosta valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaiseen 17 milj. euroon.

Suomessa oli vielä 1980-luvulla erittäin tiheä linjaliikenneverkosto. Väestön vähentyessä ja yksityisautoilun lisääntyessä se on supistunut. Oman auton käyttö on tullut maaseudun asukkaille välttämättömäksi. Työmatkaliikenteeseen liittyvät matkat otetaan huomioon verotuksessa, mutta palveluiden saatavuus aiheuttaa asiakkaille kustannuksia. Ongelmia aiheutuu niille, joilla ei ole mahdollisuutta käyttää tai hankkia omaa autoa.

Nykyisen järjestelmän mukaan lääninhallitukset ostavat tarpeelliseksi arvioitua maaseudun linja-autoilla ja takseilla harjoitettavaa alueellista runkoliikennettä, jota ei voida ylläpitää pelkästään asiakastuloin. Kunnat täydentävät itsekannattavaa linjaliikennettä ja lääninhallituksen ostoliikennettä omilla palveluostoillaan.

On selvittävää, voidaanko tavoitteeksi asettaa, että jokaisesta kylästä olisi julkisen liikenteen yhteys vähintään kerran arkipäivänä kuntakeskukseen. Tämä toteutuu useimmiten koululaiskuljetusten yhteydessä, mikä on jo yleisin tapa. Samoin tulee lisätä eri toimialojen yhteistä ns. palvelulinjakonseptia. Kuntakeskuksesta tulisi lisäksi olla useita yhteyksiä joka päivä maakuntakeskukseen.

Keinoina välttämättömien liikenneyhteyksien ylläpitämiseksi ovat uudentyyppisten joukkoliikenneyhteyksien luominen käyttäen hyväksi taksi-linja-autoyhdistelmiä ja joka tapauksessa toteutettavaa palveluliikennettä. Vakaasti on harkittava myös yksityisautoilun käyttömaksujen alentamista siellä, missä oman auton käytölle ei ole vaihtoehtoa.

Maaseudun tieverkoston kunto turvataan yhteistyöryhmän mukaan lisäämällä valtion rahoitusta. Liikennepalvelujen saatavuutta kohennetaan kehittämällä uudenlaisia liikennemuotojen yhdistelmiä.

#### **5.2.4 Kaupungin ja maaseudun vuorovaikutus**

Kaupungin ja maaseudun vuorovaikutustyöryhmän toinen raportti Kaupungin ja maaseudun vuorovaikutus politiikaksi (syyskuu 2002) kuvaa käynnissä olevia ja tulevia muutoksia asumisen, työpaikkojen ja palvelujen vuorovaikutuskentässä.

Palvelujen saantiin ja päivittäiseen liikkumiseen liittyvien ongelmien ratkaiseminen edellyttää muutoksia sekä palvelutuotannossa että työelämässä. Tulevaisuudessa palveluiden konkreettisen sijainnin merkitys vähenee ja vastaavasti aineettomat palvelut lisääntyvät. Esimerkiksi kauppaliikkeiden saavutettavuuden vaatimus korvautunee osittain nettikaupan ja kuljetuspalveluiden kehittymisellä. Tämä edellyttää palvelutuotannon logistista kehittämistä ja esimerkiksi organisoitujen kuljetusten ja liikkuvien monipalvelupisteiden toteuttamista. Työelämän joustot ovat välttämättömiä, jotta ihmiset voisivat halutessaan tehdä mahdollisimman suuren osan työstään kotona ja työmatkat jäisivät kohtuullisiksi.

Julkisen sektorin merkitys alueellisen ja tasa-arvoisen hyvinvoinnin toteuttamisen kannalta on keskeinen. Kansallisen politiikan tavoitteena on pitkään ollut tarjota ja turvata samantasoiset palvelut koko maassa. Tämänhetkisen politiikan painopisteenä on edelleenkin palvelujen saatavuuden turvaaminen; tietyn minimitasen takaaminen on kansallinen vaatimus.

Vapaa-ajan asuntoja käytetään keskimäärin 80 - 105 vuorokautta vuodessa - kaksi kertaa enemmän kuin kymmenen vuotta sitten. Kesämökit muuttuvat usein kakkosasunnoksi tai vakituiseksi asunnoiksi, jolloin asukkaiden palvelutarve kasvaa.



Mäntylän ym. tutkimuksen (1998) mukaan maalle muuttavissa erottuu kaksi ryhmää: nuoret lapsiperheet ja keski-ikäiset kahden hengen kotitaloudet. Seuraavien kymmenen vuoden aikana muuttajien määrää lisännee suurten ikäluokkien siirtyminen varhaiseläkkeelle. Muuttoliikkeen kehitystä on vaikea arvioida, mutta todennäköisesti nuorten muuttajien osuus korostuu erityisesti niissä vuorovaikutusalueen kunnissa, joissa työssäkäynti mökiltä käsin on mahdollista. Nämä muuttajat eivät aina ole entisiä mökkiläisiä, vaan hakeutuvat muista syistä rannoille ja muille taajamien ulkopuolisille alueille. Vanhempien muuttajien ryhmässä työssäkäynti ei enää rajoita asuinpaikan valintaa ja muuttaminen vakituisesti omalle mökille sopii hyvin elämäntilanteeseen.

### **5.2.5 Maaseutumatkailun strategia ja kehittämisohjelma**

Maaseutumatkailu on maaseudun luontaisiin edellytyksiin ja voimavaroihin - luonto, maisema, kulttuuri, ihminen - sekä perhe- ja pienyrittäjyyteen perustuvaa matkailun yritystoimintaa.

Maaseutumatkailun teemaryhmä on laatinut maaseutumatkailun strategian ja kehittämisohjelman vuoteen 2007. Pää tavoitteiksi on asetettu alan liikevaihdon ja työpaikkojen lisääminen sekä maaseutumatkailuyritysten kannattavuuden ja kilpailukykyyn parantaminen. Toimenpiteissä on yhtenä osana mukana infrastruktuurin rakentaminen. Erityisesti painotetaan lihasvoimalla tapahtuvaa liikkumista palvelevia reitistöjä kuten vaellus-, ratsastus-, hiihto- ja pyöräilyreitistöt. Odotuksia kohdistuu siis kevyen liikenteen väylien rakentamiseen maaseudulle sekä yleisten teiden ja hiihto- ja muiden reitistöjen risteämisten järjestelyihin.

### **5.2.6 Maa- ja metsätalousministeriön tulevaisuuskatsaus**

Maa- ja metsätalousministeriön tulevaisuuskatsauksessa (tammikuu 2003) on esitetty lähtökohtia uudelle hallitusohjelmalle. Selvitys on jaettu kahdeksaan pääosaan: maatalous, metsätalous, elintarvikkeiden turvallisuus ja laatu, kalatalous, porotalous, maanmittausala ja elinvoimainen maaseutu.

EU:n maatalouspolitiikan uudistamisen todetaan olevan parhaillaan käynnissä. Yksi uudistuksen keskeinen muutos on suorien maataloustukien leikkaaminen ja leikattavien varojen siirtäminen maaseudun kehittämistoimintaan. Se voi heijastua maaseudun infrastruktuurin kehittämiseen. Maaseudun kehittämistoimet nostettiin esille jo v. 2000 maa- ja metsätalousministeriön asettamassa strategiaprojektissa, jonka työn tuloksena syntyi EU:n yhteisen maatalouspolitiikan ja maatalouspolitiikan kansallisten toimien kehittämistä koskeva strategia 2001 - 2010 (työryhmämuistio MMM 2001:16).

Maaseudun elinvoimaisuuden ja työllisyyden kannalta metsäteollisuus on erittäin tärkeä. Metsäalalle ennustetaan pitkällä aikavälillä työvoimapulaa. Jatkossa on tarvetta lisätä tuottavuutta ja alentaa kustannuksia. Metsätalouden kustannustehokkuus on organisatorista, liikkeenjohdollista, logistista ja toiminnallista tehokkuutta. Missään vaiheessa infrastruktuuri ei katsauksen mukaan saisi rappeutua sellaiselle tasolle, että se alkaa heikentää kannattavan metsätalouden edellytyksiä.

Suorimmat yhteydet alempiasteisten teiden tienpitoon löytyvät katsauksen elinvoimaista maaseutua käsittelevästä osasta, jossa todetaan, että maaseudun alemman asteen tieverkon rapautuminen vaikeuttaa asumisen, vapaa-ajan ja elinkeinotoiminnan kuten puuhuollon kuljetusten järjestämistä. Katsauksessa painotetaan, että valtion rooli on merkittävä maaseudun infrastruktuurin tasapainoisen kehittämisen kannalta. Julkisen vallan toimenpiteitä ja rahoitusta tarvitaan erityisesti harvaanasuttujen maaseutualueiden saamiseksi laajakaistaisen tietoliikenneverkon piiriin, tiestön rakentamiseen ja ylläpitoon sekä vesi- ja jätehuollon järjestämiseen.

### 5.3 Kauppa- ja teollisuusministeriö

#### 5.3.1 Suomen matkailupoliittiset linjaukset

Valtioneuvosto teki istunnossaan 13.6.2001 periaatepäätöksen Suomen matkailupolitiikasta. Suomen matkailupoliittiset linjaukset ohjaavat Suomen matkailun kehittämistä seuraavien vuosien aikana. Valtiolta pitää matkailua merkittävänä taloudellista kasvua ja työllisyyttä luovana elinkeinona ja panostaa sen kehittämiseen. Erityisesti halutaan tiivistää julkisen sektorin ja matkailuelinkeinon yhteistyötä, tehostaa matkailuun suunnattujen julkisten tukien käyttöä, panostaa matkailualan koulutukseen ja tutkimukseen, edistää matkailupalvelujen sähköisten jakelukanavien kehitystä sekä edistää vastuullisen matkailun periaatteiden toteutumista.

Matkailupolitiikan tavoitteena on kysyntälähtöinen, taloudellisesti tuottava ja itsekannattava matkailuelinkeino, joka on entistä kilpailukykyisempi sekä kotimaisilla että kansainvälisillä markkinoilla. Matkailuelinkeinon kehittymiseen vaikuttavat elinkeinopoliittisten toimien lisäksi alue-, työvoima-, liikenne-, koulutus-, tutkimus-, kulttuuri-, ympäristö- sekä maaseutupoliittiset toimenpiteet. Matkailupoliittisten linjausten tavoitteiden saavuttamiseksi julkinen sektori eri hallinnonaloilla sitoutuu toteuttamaan ja tukemaan sellaisia matkailuelinkeinon kehittämistoimenpiteitä, jotka edistävät matkailupoliittisten linjausten toteutumista. Toimenpiteet toteutetaan yhteistyössä matkailuelinkeinon kanssa.

Yhdeksi kehittämistoimenpideryhmäksi on nimetty matkailupalvelujen sähköisten jakelukanavien ja saavutettavuuden kehittäminen. Toimenpiteitä ovat mm. seuraavat:

- Liikenne- ja viestintäministeriö kehittää liikenteeseen liittyviä sähköisiä palvelusovelluksia ja toimii matkailupalvelujen tarjonnan osalta yhteistyössä Matkailun edistämiskeskuksen kanssa.
- Liikenne- ja viestintäministeriö laatii ohjelman "Matkailuliikenteen kehittäminen - toimenpidesuosituksien", missä määritellään vuosien 2002 - 2006 keskeisimmät matkailuliikenteen kehittämistoimenpiteet informaatiosivustojen, joukkoliikenteen sekä väylien ja väyläpalvelujen osalta.
- Kehitetään yhteistyössä viranomaisien ja matkailuelinkeinon kanssa matkailukohteiden ja -palvelujen viitoitusta.



### 5.3.2 Kiertomatkailustrategia 2002

Kiertomatkailu on yksi Matkailun edistämiskeskuksen toimintastrategian mukaisista päätuoteryhmistä. Kiertomatkailustrategia sisältää ulkomaille suuntautuvan markkinoinnin suunnittelua ja käytännön toteuttamista ohjaavia yleisiä linjauksia.

Päätavoitteena on kehittää kiertomatkailutarjonnasta Suomen kesämatkailun kasvun veturi, jonka avulla houkutellaan maahamme uutta asiakaskuntaa. Yleisenä tavoitteena on lisäksi pyrkiä vaikuttamaan kilpailukykyisten liikenneyhteyksien luomiseen lähtöalueilta kohdealueille. Tuotekehityksen pääpaino tulee olemaan autolla tehtävien omatoimikiertomatkojen ja bussiryhmäkiertomatkojen kehittämisessä. Kiertomatkailutarjonnassa pääteemana on aito suomalainen elämäntapa suomalaisen luonnon keskellä. Reittien tieosuuksien valinnassa maisemallisuus tulee olla keskeisessä asemassa. Tämän tyyppisillä matkoilla käytetään mitä ilmeisimmin maaseudun alempiasteista tieverkkoa, jonka kunto osaltaan vaikuttaa matkojen kysyntään.

### 5.3.3 Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset

Tutkimuksessa Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset – seurantaindikaattorit ja vuoden 2000 tulokset (Sami Laakkonen, KTM:n kertomuksia ja selvityksiä 4/2002) on kehitetty indikaattoreita matkailun aluetaloudellisten vaikutusten tutkimiseksi. Painopiste on ollut maakuntien matkailutulon ja työllisyyden selvittämisessä.

Suomen välitön matkailutulo liikevaihdolla mitattuna on 6,9 miljardia euroa vuonna 2000. Saman vuoden välitön matkailutyöllisyys on 51.967 henkilötyövuotta. Matkailutulon osuus kaikkien toimialojen yhteenlasketusta liikevaihdosta on 2,7 %. Matkailutyöllisyyden osuus kaikkien toimialojen yhteenlasketuista henkilötyövuosista on puolestaan 4,1 %, joten matkailu on vahvasti työvoimavaltainen elinkeinosektori. Ajanjaksolla 1995 - 2000 Suomen välitön matkailutulo on inflaatio huomioiden lisääntynyt 33 %, kun taas matkailutyöllisyys on kasvanut 23 %. Matkailussa työvoiman tuottavuus liikevaihdolla mitattuna on siis kasvanut.

Alueellisesti matkailutulo- ja työllisyys keskittyvät maan ydinalueille ja suuriin kaupunkeihin. Väestön määrä on tärkein matkailun kokonaisvolyyymia selittävä yksittäinen tekijä. Suhteellisesti tarkasteltuna matkailu on kuitenkin perifeerisissä maakunnissa ja maaseudulla ydinalueita ja suuria kaupunkeja tärkeämpää. Aluetaloudellisesti merkittäväntä matkailu on Ahvenanmaalla, Lapissa, Kainuussa ja Etelä-Savossa. Näissä maakunnissa matkailun merkitys tulonmuodostuksessa ja työllisyydessä on muuta maata selvästi suurempi.

Tietyissä määrin matkailu on keskus-periferia -asetelmien ulkopuolella oleva elinkeino. Siinä missä työmatkailu keskittyy keskuksiin, suuntautuu vapaa-ajan matkailu keskuksista pois. Erityisesti luontoon ja luonnon ympärille rakentuviin aktiviteetteihin pohjautuvalle matkailulle on luontaiset kehittämisedellytykset syrjäisilläkin seuduilla.

### 5.3.4 Elinkeinopolitiikka uudessa taloudessa

Kauppa- ja teollisuusministeriön raportissa Elinkeinopolitiikka uudessa taloudessa (Matti Pietarinen, KTM:n julkaisu 6/2001) esitetään linjaukset yritystoiminnan kilpailukyvyn edistämiseksi tulevien vuosien kannalta keskeisillä toiminta-alueilla.

Muuttunut maailmantalous, jota myös uudeksi taloudeksi kutsutaan, asettaa uusia haasteita talouksille ja elinkeinopolitiikalle. Yritysten on kilpailtava toimintaympäristön paremmuudella, kaikilla toimialoilla on kyettävä nopeaan tieto- ja viestintäteknologian soveltamiseen ja yritysraakenteen uudistuttava. Samanaikaisesti kestävä kehitys ja suomalaisen yhteiskunnan rakenteen muutokset, erityisesti väestön ikääntyminen ja alueellinen keskittyminen asettavat omat vaatimuksensa. Ympäristönsuojeluvaatimusten kiristymiseen on sopeuduttava ja toisaalta on kyettävä käyttämään hyväksi mahdollisuudet kasvavilla ympäristötuotteiden markkinoilla. Ikääntyvä väestö on kyettävä kouluttamaan uuden teknologian vaatimiin taitoihin ja työvoimapolan vaikutuksiin on varauduttava. Julkisten palvelujen tuotannon on tehostuttava ikääntyvän väestön hoitamiseksi. Alueellisen elinkeinopolitiikan on kyettävä kilpailukyvyn kehittämiseen alueiden erilaisista lähtökohdista.

Haasteisiin vastaaminen korostaa elinkeinopolitiikassa osaamisen ja teknologian edistämistä, kilpailun toimivuuden varmistamista, yrityspolitiikan vahvistamista ja alueellisen elinkeinopolitiikan kehittämistä.

### 5.3.5 Kauppa- ja teollisuusministeriön tulevaisuuskatsaus

KTM:n tulevaisuuskatsauksessa Muuttuva toimintaympäristö ja uudet haasteet (KTM:n monisteita 1/2003) todetaan, että Suomen talouden kehitys on ollut erinomainen 1990-luvun alun laman jälkeisinä vuosina. Tuotannon rakenne on muuttunut nopeasti osaamista hyödyntävän tuotannon suuntaan. Suomen talouden perusta on monelta osin hyvässä kunnossa ja useiden arvioiden mukaan Suomen kilpailukyky on hyvä. Tänäpä näkyy kuitenkin monia heikkoja signaaleja, jotka osoittavat, että Suomi on menettämässä asemiaan. Eräillä teollisuudenaloilla työn tuottavuuden kasvu on pysähtynyt. Korkean teknologian viennin kasvu on joissakin maissa nopeampaa kuin Suomessa. Patenttihakemusten määrän kasvu näyttää epävarmalta. Uusia yrityksiä syntyy Suomessa vuosittain yhä vähemmän. Tutkimus- ja kehitystyötä tekevien yritysten määrän kasvu näyttää pysähtyneen. Tietoyhteiskunnan kehittymistä mittaavissa indikaattoreissa Suomi on menettänyt johtavan asemansa. Yrittäjäksi ryhtymistä ei Suomessa pidetä riittävän kiinnostavana.

Katsauksessa nostetaan esille seuraavat asiakokonaisuudet, joissa nähdään selkeitä haasteita ja muutostarpeita:

- o toimiva ja tehokas innovaatioympäristö
- o keskitetty, riippumaton ja johdonmukainen omistajapolitiikka
- o energiapolitiikka
- o yritystoiminnan edistäminen
- o alueiden kilpailukyvyn lisääminen
- o kilpailun lisääminen julkisten palveluiden tuotannossa
- o kuluttajien asema muuttuvilla markkinoilla
- o kilpailupolitiikan tulevaisuus.



Suoria, kuljetuksiin ja sitä kautta tiestöön liittyviä mainintoja ei katsauksessa ole. Lähinnä alueiden kilpailukyvyn tehostaminen sivuaa liikenneyhteyksien merkitystä elinkeinoelämälle.

Haasteena on katsauksen mukaan harjoittaa sellaista elinkeinopolitiikkaa, joka parantaa kilpailukykyä ja talouden kehitystä kaikilla alueilla. Taloudellisen kehityksen kannalta keskeistä on kyky hyödyntää teknologiaa, työvoiman hyvät tiedot ja taidot ja hyvin toimivat, kilpailulliset markkinat. Nämä ovat kaikille alueille keskeisiä tekijöitä ja elinkeinopolitiikalla on vahvistettava niitä. Elinkeinopolitiikan peruslinja on siksi samanlainen kaikilla alueilla. Alueet ovat kuitenkin erilaisia. Toiset hyötyvät hyvästä sijainnista markkinoihin nähden, toisilla eli suurilla keskuksilla on merkittäviä keskittymisetuja. Lisäksi alueiden tuotantorakenteet poikkeavat toisistaan. Alueet myös erikoistuvat omiin vahvuuksiinsa. Siksi elinkeinopolitiikan painotukset ovat erilaiset alueelta toiselle.

Matkailun on mahdollista toimia tulevaisuudessa yhtenä tasapainoisen aluekehityksen veturina, jos toimintaympäristö ja yritystoiminnan tuki turvataan. Kansainvälinen kilpailu edellyttää toiminnan keskittämistä kohteisiin, joissa on riittävästi kasvumahdollisuuksia ja vetovoimaa. Ainoastaan riittävän suuret ja monipuoliset yksiköt takaavat Suomen mahdollisuuden kilpailla kansainvälisillä markkinoilla. Näiden kehittäminen vaatii toimivaa infrastruktuuria, ammattitaitoista työvoimaa ja riittäviä peruspalveluja.

## **5.4 Ympäristöministeriö**

### **5.4.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet**

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Niiden tehtävänä on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien seikkojen huomioon ottaminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa.

Valtioneuvosto päätti valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 30.11.2000 ja päätös tuli lainvoimaiseksi 26.11.2001. Päätöksessä tavoitteet on jaettu kuuteen asiakokonaisuuteen:

1. toimiva aluerakenne
2. eheyttyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu
3. kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat
4. toimivat yhteysverkot ja energiahuolto
5. Helsingin seudun erityiskysymykset
6. luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet.

Liikenneverkon osalta tavoitteet liittyvät erityisesti päätieverkkoon, kaukoliikenteen rataverkkoon ja valtakunnallisiin satamiin ja lentoasemiin. Valtioneuvoston päätöksen mukaan liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Erityistä huomiota kiin

nitetään liikenne- ja kuljetustarpeen vähentämiseen sekä liikenneturvallisuuden ja ympäristöystävällisten liikennemuotojen käyttöedellytysten parantamiseen. Tarvittaviin liikenneyhteyksiin varaudutaan kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja -verkostoja.

Kaavoitusta ohjaavien yleisluonteisten ohjeiden vaikutuksen voidaan katsoa välittyvän myös alempaan tieverkkoon. Alueidenkäytöllä edistetään kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutusta sekä kyläverkoston kehittämistä, sanotaan päätöksessä. Erityisesti harvaan asutulla maaseudulla ja taantuvilla alueilla kiinnitetään alueidenkäytössä huomiota jo olemassa olevien rakenteiden hyödyntämiseen sekä elinkeinotoiminnan ja muun toimintapohjan monipuolistamiseen. Alueidenkäytössä otetaan huomioon haja-asutukseen ja yksittäistoimintoihin perustuvat elinkeinot sekä maaseudun tarve saada uusia pysyviä asukkaita.

#### 5.4.2 Suomen kestävän kehityksen indikaattorit

Liikenteen kestävää kehitystä on ympäristöministeriön internetsivuilla arvioitu erilaisten indikaattorien avulla. Kaupunkiseutujen maantieteellinen laajeneminen on näyttäytynyt mm. työmatkojen keskipituuden kasvuna vuosina 1980 - 1995. Suurimmilla kaupunkiseuduilla työmatkojen keskipituus kasvoi kyseisenä ajanjaksona 5,2 km:stä 8,0 km:iin. Pitkien työmatkojen määrä on lisääntynyt voimakkaasti myös etäällä kaupunkikeskuksista sijaitsevilla maaseutualueilla. Vuonna 1995 pitkiä 20 - 100 km:n työmatkoja oli noin 10 % työmatkoista mutta samalla ne aiheuttivat lähes puolet koko maan työmatkasuoritteesta.

Vaikka työmatkat vähentyivät laman myötä, kasvoi työmatkasuorite silti noin 20 prosenttia vuosina 1985 - 1995. Erityisesti pitkien, 20 - 100 km, työmatkojen osuus kasvoi korkeasuhdanteen aikana, jonka jälkeen kasvu on hidastunut. Vuonna 1995 pitkiä työmatkoja oli noin 10 prosenttia työmatkoista, mutta ne aiheuttivat lähes puolet koko maan työmatkasuoritteesta. Toisaalta tietoa etätyön osuudesta suhteessa työmatkan pituuteen ei vielä ole saatavilla. Työvoiman liikkuvuus on joka tapauksessa voimakkaasti kasvanut. Kun vielä vuonna 1985 joka toisessa suomalaisessa kunnassa yli 80 prosenttia kävi omassa kunnassaan töissä, oli näiden kuntien osuus vuonna 1995 enää kolmannes.

Työmatkojen pitenemisen taustalla on useita eri tekijöitä. Yhteiskunnallisista tekijöistä ovat merkittävimpiä olleet elinkeinorakenteen sekä asunto- ja työmarkkinoiden muutokset. Henkilöautojen määrä ja ajosuorite kuvaa kasvavaa liikennettä. Tieliikenne ja siitä aiheutuvat ympäristöhaitat ovat yksi tämän päivän suurimmista ympäristöongelmista. Erityiseksi haasteeksi sen tekee liikenteen kasvu, kun ihmiset haluavat ja joutuvat liikkumaan yhä enemmän päästäkseen työpaikalle ja palvelujen luo. Myös lisääntyvä vapaa-aika muokkaa liikkumistottumuksia. Tieliikenteen aiheuttamiin haittoihin kuuluvat hiilidioksidipäästöt eli vaikutus ilmastonmuutokseen, melu, maankäyttö, estevaikutukset, vaikutus luonnon monimuotoisuuteen, sekä päästöt ilmaan ja pohjavesien suolapitoisuuden kasvu.

Henkilöautojen suuri määrä kertoo osittain asenteista ja hyvinvoinnista, mutta myös etäisyyksistä sekä taajama-alueilla hajaantuneesta yhdyskuntarakenteesta, jossa eri toiminnot ovat sijoittuneet kauaksi toisistaan.



### 5.4.3 Liikenteen ja tienpidon ympäristöhaitat

Melusta, hiukkaspäästöistä ja esimerkiksi pohjavesien tilasta on tehty melko paljon tutkimuksia. Alempiasteisten teiden liikennemäärät ovat yleensä niin pieniä, etteivät melu ja hiukkaspäästöt niiden vaikutusalueilla ole merkittävä tekijä. Suomen ympäristökeskus on yhteistyössä Tielaitoksen kanssa tehnyt tiesuolauksen riskikartoituksen pohjavesialueilla. Selvityksessä on kartoitettu ne pohjavesialueet, joilla tien talvikunnossapito voi aiheuttaa pohjaveden laadun vaarantumisen tai pilaantumisen. Vedenhankinnan kannalta tärkeillä pohjavesialueilla on selvityksen mukaan noin 1400 kilometriä teitä, jonkin verran myös alempiluokkaisia teitä, joita suolataan talvella. Riskialueilla pohjaveden laadun tehostettu tarkkailu ja suolauksen vähentäminen ovat olennaisia toimenpiteitä.

## 5.5 Sosiaali- ja terveysministeriö

### 5.5.1 Valtioneuvoston periaatepäätös terveyttä edistävän liikunnan kehittämislinjoista

Valtioneuvosto on 18.4.2002 tehnyt periaatepäätöksen terveyttä edistävän liikunnan kehittämislinjoista. Päätös perustuu terveyttä edistävän liikunnan kehittämistoimikunnan mietintöön (STM, Komiteamietintö 2001:12). Mietinnössä on esitetty tavoitteet ja toimenpideohjelma terveyttä edistävän liikunnan lisäämiseksi. Mietinnössä korostetaan, että säännöllisen liikunnan edistäminen on yhteiskunnalle edullinen tapa parantaa väestön toimintakykyä ja terveyttä sekä vaikuttaa kansantalouteen. Merkittäviä terveysvaikutuksia saadaan aikaan paitsi perinteisellä kuntoliikunnalla myös vähemmän rasittavalla arkiliikunnalla, joka ei edellytä erityisiä tiloja tai rakenteita eikä erityisiä taitoja tai varusteita.

Liikunnan, lähiliikkumisen, kevytliikenteen sekä ulkoilun ja retkeilyn olosuhteiden parantaminen on erittäin tärkeä edellytys ja tehokas tapa väestön päivittäisen fyysisen aktiivisuuden lisäämiselle. Tämän mahdollisuuden entistä laaja-alaisempi, systemaattisempi ja tehokkaampi hyödyntäminen on ratkaisevan tärkeä edellytys ja suuri haaste terveysliikunnan tulokselliselle edistämiseksi. Tällöin tulee kiinnittää erityistä huomiota lasten ja nuorten, ikääntyvien, passiivisen väestön ja erityisryhmien tarpeisiin.

Liikenneympäristöä tulee kehittää kävelyyn ja pyöräilyyn houkuttavaksi. Tavoitteena on luoda liikenneympäristö, joka tarjoaa turvallisen, esteettömän ja viihtyisän kävely- ja pyöräilymahdollisuuden arkiliikkumisessa töihin, kouluun, kauppaan, asioille ja vapaa-ajan harrastuksiin.

Valtioneuvoston päätöksen mukaan muun muassa kevyen liikenteen väylien käyttöä liikuntapaikkoina tehostetaan liikunnan, terveydenhuollon, ympäristön ja liikenteen asiantuntijoiden yhteistyönä. Päätöstä tukevat myös Suuren kansallisen liikuntatutkimuksen tulokset, joiden mukaan maamme suurin liikuntapaikka on kevyen liikenteen väylästä.

Valtioneuvoston periaatepäätöksen kanssa linjassa on vuonna 2002 aloitettu, Tiehallinnon ja opetusministeriön rahoittama kehityshanke Kevyen lii-

kenteen väylät liikuntapaikkoina. Hankkeen tarkoituksena on edistää kevyen liikenteen väylien käyttöä turvallisina, esteettöminä ja houkuttelevina lähiliikuntapaikkoina.

### 5.5.2 Hyvinvointipalvelujen tulevaisuus maaseudulla

Hyvinvointipalvelujen teemaryhmä on raportissaan Hyvinvointipalvelujen tulevaisuus maaseudulla (Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän julkaisu 1/2003) selvittänyt hyvinvointipalvelujen tarpeen, tarjonnan ja kuntien taloudellisten voimavarojen välistä suhdetta. Työn keskeinen tarkoitus on ollut selvittää, kuinka mahdollisuuksien tasa-arvo toteutuu Suomessa maaseudun tyhjentyessä. Keskeisenä tasa-arvon välineenä nähdään tässä yhteiskunnan tuottamat hyvinvointipalvelut eli perusopetus, sosiaali- ja terveyspalvelut. Varsin yleinen on se käsitys, että merkittävä osa maaseudun kunnista on jo ajautunut tai ajautumassa vaikeuksiin yrittäessään turvata asukkailleen kohtuulliset peruspalvelut tilanteessa, jossa maassamuutto, ikääntyminen ja alhainen syntyvyys syövät kuntien rahoituspotentiaalia. Tätä kehitystä pyritään hillitsemään valtion tasausjärjestelmällä.

Sosiaali- ja terveydenhuollon palveluihin kuluu keskimäärin 48 prosenttia ja opetus- ja kulttuuritoimen palveluihin 26 prosenttia kuntien käyttötaloudesta. Vuoteen 2030 ulottuvat laskelmat osoittavat, että pelkkä ikärakenteen muutos nostaa sosiaali- ja terveyspalvelujen kustannuksia. Sen sijaan perusopetuksen kustannukset alenevat kaikissa muissa kuntatyypeissä paitsi kaupunkien läheisellä maaseudulla. Kun sosiaali- ja terveydenhuollon kustannuksia verrataan työikäisiin, nousee kustannusrasitus vuoteen 2030 mennessä kaikissa kuntatyypeissä.

Edellä esitetyt laskelmien valossa kuntasektorin mahdollisuudet panostaa tie- ja liikenneverkon kehittämiseen eivät näytä ainakaan paranevan nykyisestä. Erityisesti maaseudun alemman tieverkon kunnostukseen odotetaan ilmeisesti entistä enemmän valtion toimenpiteitä.

### 5.5.3 Lähivuosien sosiaali- ja terveyspoliittisia avainkysymyksiä

Sosiaali- ja terveysministeriön tulevaisuuskatsaukseen Lähivuosien sosiaali- ja terveyspoliittisia kysymyksiä (STM 2003) on koottu ministeriön näkemys Jäätteenmäen hallituskaudella esiin nousevista sosiaali- ja terveyspoliittisista kysymyksistä ja toimenpidevaihtoehdoista. Tavoitteita on tarkasteltu vuoteen 2010.

Katsauksessa on muutama kohta, josta löytyy yhtymäkohtaa liikkumiseen. Muun muassa todetaan, että terveys on osa yhteiskuntapolitiikkaa ja että terveysvaikutusten arviointi otetaan työvälineenä systemaattisesti käyttöön. Parantamalla kansalaisten terveyttä ja toimintakykyä voidaan vähentää väestön ikääntymisen mukanaan tuomaa hoivan ja huollon tarvetta. Vanhusten kotona asumista tuetaan. Ympäristön, liikenteen ja kommunikaation esteetömyys on suunnittelun lähtökohta.

Liikenne liittyy osana ympäristöterveyteen. Vaatimukset liikkumisen esteetömyydestä, liikenneympäristön selkeydestä ja turvallisuudesta voidaan nähdä sosiaali- ja terveyspolitiikan taustalla. Nämä vaatimukset koskevat



kaikkia henkilöryhmiä, mutta erityisesti vanhusten, lasten ja vammaisten liik-  
kumisen turvaaminen kaikkien teiden suunnittelussa korostuu.

## 6 LIIKENNESEKTORIN LINJAUKSIA

### 6.1 Kohti älykästä ja kestävää liikennettä 2025

Kohti älykästä ja kestävää liikennettä 2025 (LVM, Ohjelmia ja strategioita 1/2000) on tällä hetkellä liikennesektorin linjausten perusasiakirja. Se on tarkoitettu liikenteen pitkän aikavälin suunnittelun pohjaksi. Siinä on sovitettu yhteen useita eri aloja ja alueita koskevia linjauksia ja toimenpideehtotuksia.

Visiona ja liikennepolitiikan tavoitteena on raportissa esitetty älykäs ja kestävä liikkuminen ja kuljettaminen, jossa otetaan huomioon taloudelliset, ekologiset, sosiaaliset ja kulttuuriin liittyvät näkökohdat. Tämä tarkoittaa, että

- o älykkään teknologian mahdollisuudet hyödynnetään
- o liikennejärjestelmän yhteiskunnalliset hyödyt ovat mahdollisimman suuret ja vastaavasti haitat ja kustannukset mahdollisimman pienet
- o liikenneala ottaa tomissaan huomioon luonnon ja rakennetun ympäristön hyvän laadun tavoitteet
- o liikennejärjestelmän liikennesektori edesauttaa ihmisten terveyden, elinolojen ja viihtyvyyden parantamista alueellisesti ja väestöryhmittäin mahdollisimman oikeudenmukaisesti.

Liikennejärjestelmän palvelutasona tavoitellaan peruspalvelutasoa koko maassa. Henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvuus ja toimintavarmuus on taattava sekä kotimaan että ulkomaan kuljetuksissa. Liikenneympäristön tulee tukea ja edistää terveyttä eikä kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Sosiaalisen kestävyys osalta painotetaan sitä, että liikenteen hyödyt ja haitat kohdistuvat oikeudenmukaisesti ja kohtuullisesti eri väestöryhmien kesken. Tavoitteena on, että erityisesti heikommassa asemassa olevien ryhmien tarpeet otetaan huomioon liikenteessä.

Toimintalinjoissa on lueteltu tärkeimpiä lähivuosien toimia liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla sekä kuvattu tarvittavaa yhteistyötä ministeriön hallinnonalan ulkopuolisten tahojen kanssa. Alempiluokkaisten teiden tienpitoon liittyvät toimintalinjat ja liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toimet ovat aihepiireittäin seuraavat:

|                 | Toimintalinja   | Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toimet  |
|-----------------|---|---|
| Henkilöliikenne | <ul style="list-style-type: none"> <li>o Henkilöautoliikenteen edellytykset turvataan. Näin tehdään erityisesti matkoilla, joilla henkilöauto on sopivin vaihtoehto.</li> <li>o Tasapuoliset liikkumismahdollisuudet turvataan maaseutualueilla kehittämällä julkisen liikenteen järjestelmiä ja takaamalla tarvittava peruspalvelutaso.</li> <li>o Kävelyn ja pyöräilyn olo</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• turvaa joukkoliikenteen alueellisen kattavuuden liikenteen ostoilla</li> <li>• jatkaa kevyen liikenteen verkon laajentamista ja yhtenäistämistä siten, että kevyen liikenteen käytössä on jatkuvat ja turvalliset väylät tai kaistat</li> <li>• huolehtii tehokkaasti kevyen liikenteen väylien kunnosta ja hoitotasosta niin, että päivittäinen liik</li> </ul> |



|                               |   |  |
|-------------------------------|---|--|
|                               | <p>suhteita ja turvallisuutta parannetaan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Matkaketjujen sujuvuutta parannetaan.</li> </ul>  | <p>kuminen niillä on turvattu</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• parantaa matkailuliikenteen edellytyksiä ottamalla matkailun tarpeet huomioon sekä joukkoliikenteen informaatiopalveluja kehitettäessä ja huolehtimalla erityisesti matkailun edellyttämästä infrastruktuurista.</li> </ul>                               |
| Tavaraliikenne                | <ul style="list-style-type: none"> <li>o Liikenneväyliä ylläpidetään ja kehitetään tavaraliikenteen tarpeita tyydyttäväksi.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• edistää logististen ketjujen sujuvuutta, toimintavarmuutta ja osapuolten yhteistyötä</li> <li>• parantaa väyläyhteyksiä satamiin ja muihin terminaleihin sekä keskeisille teollisuusalueille</li> <li>• vähentää kelirikon aiheuttamia haittoja.</li> </ul>                                 |
| Liikenneverkkojen palvelutaso | <ul style="list-style-type: none"> <li>o Päivittäinen liikennöitävyys turvataan liikenneverkoilla koko maassa. Liikennöitävyys ja liikenneverkkojen kunto varmistetaan ensisijaisesti.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• tuntee asiakasryhmien tarpeet ja ottaa eri tarpeet huomioon liikennejärjestelmän palvelutasoa kehitettäessä. Erityistä huomiota kiinnitetään lasten, iäkkäiden ja toimintaesteisten tarpeisiin.</li> </ul>  |
| Suomen ulkomaan yhteydet      | <ul style="list-style-type: none"> <li>o Vientiteollisuuden kilpailukykyä parannetaan edullisilla ja toimintavarmilla ulkomaan yhteyksillä. Koko kuljetusketjun häiriötön toiminta varmistetaan kaikissa olosuhteissa.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• turvaa yhteydet säännöllisen liikenteen lentoasemille, satamille ja virallisille rajanylityspaikoille sekä näiden ja yhteyksien riittävän kapasiteetin.</li> </ul>  |
| Ympäristö                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>o Ympäristö- ja terveysvaikutukset otetaan huomioon liikennejärjestelmän ja yksittäisten hankkeiden suunnittelussa ja toteuttamisessa. Erityistä huomiota kiinnitetään meluntorjuntaan, pakokaasupäästöjen vähentämiseen, hiukkasten aiheuttamien haittojen vähentämiseen ja ihmisten terveyttä edistävien toimenpiteisiin.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ehkäisee liikenteestä aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.</li> <li>• ehkäisee liikenneväylien rakentamisesta ja kunnossapidosta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.</li> <li>• parantaa joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä.</li> </ul> |
| Liikenneturvallisuus          | <ul style="list-style-type: none"> <li>o Kaikkien liikennemuotojen turvallisuus nostetaan Euroopan unionin parhaiden maiden tasolle.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• koordinoi eri alojen liikenneturvallisuustyötä valtakunnallisten tavoitteiden saavuttamiseksi</li> </ul>  |

|                               |  |  |
|-------------------------------|--|--|
|                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>o Tieliikenteen vakavia onnettomuuksia vähennetään niin, että liikenteessä kuolleiden määrä vähenee jatkuvasti keskimäärin 5 % vuodessa ja lähestyy pitkällä aikavälillä tasoa, joka on enintään 100 kuollutta vuodessa. Myös vakavien loukkaantumisten määrä vähenee jatkuvasti.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• lisää ajantasaista turvallisuuden kannalta olennaista tiedottamista liikenneoloista</li> <li>• parantaa yleisten teiden turvallisuutta sekä kustannustehokkain fyysisin että liikenteen ohjaukseen liittyvin toimin.</li> </ul>   |
| Alueiden kehitys              | <ul style="list-style-type: none"> <li>o Liikenneverkkojen ja palvelujen taso toteutetaan niin, että ne luovat hyvät edellytykset asumiselle tai elinkeinotoiminnalle maan eri alueilla</li> <li>o Liikennesektori myötävaikuttaa kestävän ja tasapainoisen aluerakenteen kehittymiseen ja tukee alueiden omaehtoista kehittämistä.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• turvaa valtion hoitamien liikenneverkkojen päivittäisen kulkukelpoisuuden koko maassa</li> <li>• turvaa joukkoliikenteen alueellisen kattavuuden liikenteen ostoilla</li> <li>• määrittää valtion hoitamien vähäliikenteisten väylien palvelutason ja sitoutuu sen noudattamiseen</li> <li>• toimii aktiivisesti aloitteellisesti maankäytön suunnittelun ja liikennesuunnittelun yhteistyön lisäämiseksi</li> <li>• tutkii liikennejärjestelmän kehittämiseen ja palvelutasomuutoksiin liittyviä vaikutuksia eri alueiden kannalta.</li> </ul>                                     |
| Sosiaalinen oikeudenmukaisuus | <ul style="list-style-type: none"> <li>o Kaikilla on oikeus ja mahdollisuus liikkua sekä saavuttaa peruspalvelut ja niihin liittyvä informaatio. Liikennejärjestelmä suunnitellaan ja toteutetaan siten, että myös lapset, iäkkäät ja toimintaesteiset suoriutuvat turvallisesti päivittäisistä liikkumistarpeistaan. Julkisen liikenteen esteettömyyttä parannetaan.</li> <li>o Päätöksenteossa tuodaan esille liikenteen haittojen ja liikennejärjestelmään tehtävien toimenpiteiden vaikutukset elinympäristön viihtyisyyteen ja palvelujen saavutettavuuteen eri ihmisryhmien kannalta. Liikenteen haitat eivät koh</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ottaa väylien suunnittelussa, rakentamisessa ja hoidossa huomioon myös lasten, iäkkäiden ja toimintaesteisten tarpeet</li> <li>• edistää eri liikennemuotojen yhteensopivuutta ja kulkumuotojen valinnan mahdollisuutta</li> <li>• parantaa liikenneinformaation saatavuutta ja käytettävyyttä</li> <li>• kehittää kansalaisten osallistumismahdollisuuksia liikennehankkeiden suunnitteluun</li> <li>• tutkii liikennehankkeisiin ja liikenteen kehitykseen liittyviä, eri väestöryhmiin eri tavoin kohdistuvia vaikutuksia ja punnitsee niiden painoarvoa kansalaisten</li> </ul> |



|  |   |                      |
|--|---|----------------------|
|  | <p>distu kohtuuttomasti eri ryhmiin. Eri ryhmien väliset ristiriidat tuodaan esille ja niitä arvioidaan oikeudenmukaisuuden kannalta.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Luodaan hyvät edellytykset ihmisten vaikutusmahdollisuuksille ja osallistumiselle omaa elinympäristöä ja liikenne ratkaisuja koskevaan suunnitteluun.</li></ul> | tasa-arvon kannalta. |
|--|---|----------------------|

## 6.2 Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta

Valtioneuvosto on 18.1.2001 tehnyt periaatepäätöksen tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta. Valtioneuvosto on hyväksynyt pitkällä aikavälillä Suomelle liikenneturvallisuusvision, jonka mukaan liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Visio edellyttää, että liikenneturvallisuus on tieliikennepoliitiikan ensisijainen tavoite ja että viranomaiset sitoutuvat yhteisiin tavoitteisiin ja laativat toimintasuunnitelmansa niiden mukaisesti.

Periaatepäätöksen mukaan taajamien liikenneympäristön suunnittelun lähtökohtana ovat lapset ja erityisesti iäkkäät, jotka liikkuvat liikenteessä niin jalan, pyörällä kuin autollakin. Kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseksi taajamissa jatketaan porrastettujen nopeusrajoitusten käyttöön ottoa. Rajoitusten tukemiseksi toteutetaan ajonopeuksia alentavia rakenteellisia toimia alkaen sellaisista kohteista, joissa tietä ylittäviä lapsia tai iäkkäitä on paljon. Kevyen liikenteen turvallisuutta kohennetaan alentamalla nopeusrajoitusta myös kylä- ja asutuskohdissa yleisen tieverkon varrella.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että viranomaiset, organisaatiot ja kunnat toteuttavat mahdollisimman laajasti liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuosille 2001 - 2005 (LVM, Ohjelmia ja strategioita, julkaisu 2/2000) esitettyjä liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan suosittamia toimia. Suunnitelman tavoitteena on luoda edellytykset liikennejärjestelmän jatkuvalla kehittämiselle siten, että vuoden 2025 paikkeilla vuosittainen liikennekuolemien määrä on enintään 100. Suunnitelmassa Tiehallinnolle osoitetut toimet kohdistuvat erityisesti päätieverkolle ja taajamiin.

## 6.3 Joukkoliikennestrategia

Asiakirjassa Joukkoliikenne – houkutteleva valinta (LVM, Ohjelmia ja strategioita, julkaisu 2/2001) on ilmaistu liikenne- ja viestintäministeriön tahto joukkoliikenteen kehittämiseen ja tuotu esille ministeriön näkemys tärkeimmistä toimintatavoista erityisesti linja-autoliikenteen ja rautatieliikenteen osalta.

Joukkoliikennettä koskevat tahtotilat ja tavoitteet ovat strategian mukaan seuraavat:

- o Kaukoliikenteessä joukkoliikenne tarjoaa houkuttelevan vaihtoehdon henkilöautolle.
- o Kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla joukkoliikenne tarjoaa houkuttelevan vaihtoehdon henkilöautolle sekä mahdollistaa myös autottoman elämäntavan.
- o Maaseudulla joukkoliikenne tarjoaa autottomille laadukkaat perusliikku-  
mispalvelut.

Kaukoliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan parhaiten joukkoliikennettä palvelevaa infrastruktuuria kehittämällä ja panostamalla linja-autojen ja junien syöttöliikenteen kehittämiseen. Maaseutuliikenteessä palvelujen turvaaminen on päätavoite. Maaseudulla joukkoliikenne on luonteeltaan peruspalvelua, jonka runko muodostuu koulu- ja asiointiliikenteestä.

Raportin toimenpiteitä käsittelevässä osassa todetaan muun muassa seuraavaa:

- o Joukkoliikenteen tarpeet ja liikenneturvallisuus otetaan huomioon kaikissa liikenteen infrastruktuuri-investoinneissa.
- o Alemman tieverkon ylläpidon ja kunnossapidon periaatteet määritellään siten, että julkisen liikenteen toimintaedellytykset säilyvät ja uusien liikenteenhoitomallien käyttöönotto on mahdollista. Tiehallinnon tiepiirit ja kunnat ottavat julkisen liikenteen tarpeet huomioon määrittäessään tienpidon tärkeysjärjestystä.
- o Linja-autopysäkkien ja junaliikenteen asema-alueiden kunnossapitoa ja varustusta parannetaan erillisen suunnitelman mukaan. Pysäkeille ja asema-alueille toteutetaan sujuvat, turvalliset ja esteettömät kulkuyhteydet kevyelle liikenteelle ja julkiselle liikenteelle.
- o Asemien ja pysäkkien toimivuutta parannetaan osana matkaketjujen toimivuutta. Erityistä huomiota kiinnitetään joukkoliikenteen sujuvuuteen, henkilöautojen ja pyörien sujuvaan, edulliseen ja turvalliseen liityntä-pysäköintiin. Kevyen liikenteen kulkuyhteyksien asemille ja pysäkeille on oltava sujuvaa, esteetöntä ja turvallista.

## 6.4 Pyöräilypoliittinen ohjelma

Pyöräilypoliittinen ohjelma Uutta pontta pyöräilyyn (LVM:n julkaisu 5/2001) pyrkii edistämään pyöräilyä kestävästä kehityksestä mukaisena ja terveellisenä liikuntamuotona. Ohjelman lähtökohtana on pyrkimys vähentää sidonnaisuutta henkilöautoon ja kasvattaa pyöräilyä, kävelyn ja joukkoliikenteen yhteistä kulkumuoto-osuutta.

Ohjelmalle on asetettu sekä laadulliset että määrälliset tavoitteet. Pyöräilyn laatua, houkuttelevuutta ja turvallisuutta halutaan parantaa ja nostaa pyöräilyn painoarvoa yhteiskunnallisessa päätöksenteossa. Tavoitteena on myös kaksinkertaistaa pyöräilyn määrä vuoteen 2020 mennessä ja parantaa pyöräilyn turvallisuutta.

Ohjelmassa esitetään yhteensä 26 keinoa pyöräilyn edistämiseksi. Keinot kohdistuvat liikennepoliittikkaan, infrastruktuuriin ja kunnossapitoon, turvallisuuteen, pyöräpysäköintiin, joukkoliikenteen ja pyöräilyn matkaketjuihin, työpaikkoihin sekä pyöräilyn markkinointiin ja liikennekasvatukseen. Erityisen tärkeiksi keinoiksi on nimetty muun muassa paikallisten pyöräilyn edistämis-



suunnitelmien laatiminen, uusien pyöräily-yhteyksien rakentaminen, liikenteen rauhoittaminen ja turvalliset reitit kouluun-ohjelma.

## 6.5 Kävelypoliittinen ohjelma

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu Kävely osaksi liikennepoliittikkaa (LVM:n julkaisuja 6/2001) sisältää kävelypoliittisen ohjelman. Ohjelman tarkoituksena on edistää toimia, joilla lisätään kävelyn suosiota arkipäivän matkantekomuotona ja parannetaan jalankulkuympäristön viihtyisyyttä, turvallisuutta ja esteettömyyttä. Ohjelman keskeinen tavoite on nostaa kävely mukaan liikennepoliittiseen keskusteluun ja päätöksentekoon muiden kulkumuotojen rinnalle.

Raportissa korostetaan, että kävely on paljon muutakin kuin liikennemuoto. Jalan liikkumiseen liittyy läheisesti sosiaalinen ulottuvuus ja ympäristön kokonaisvaltainen kokeminen. Kävely on myös suomalaisten suosituin kuntoilumuoto. Jalankulkuympäristöjen esteettömyys on tärkeää, koska juuri ne ovat asukkaiden lähiympäristöjä, joita kaikkien väestöryhmien pitää pystyä käyttämään.

Ohjelmassa on kävelyn edistämiseksi asetettu neljä tavoitetta:

- Kävelyn suosio arkiliikkumisen muotona kasvaa sekä itsenäisenä kulkutapana että luontevana osana matkaketjuja.
- Kävelyn turvallisuus paranee ja turvattomuuden tunne vähenee.
- Jalankulkuympäristöt ovat esteettömiä ja toimivia kaikille väestöryhmille.
- Jalankulkuympäristöt ovat viihtyisiä ja miellyttäviä paikkoja olla ja liikkua.

Ohjelmassa esitetyillä toimilla pyritään lisäämään kävelyn suosiota kahdella tavalla. Toisaalta halutaan luoda paremmat ulkoiset edellytykset arkipäivän matkojen tekemiseen jalan. Tähän pyritään toimilla, jotka vaikuttavat liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen, jalankulkuympäristön laatuun sekä yhdyskuntarakenteeseen ja toimintojen sijoittumiseen. Toisaalta motivoidaan ihmisiä kävelemään ja edesautetaan kävelymyönteisen ilmapiirin syntyä viestinnän avulla ja tukemalla kävelyä edistävien yhteistyöverkostojen ja toimintamallien syntymistä.

## 6.6 Matkailuliikenteen kehittäminen – toimenpidesuosituksat

Liikenneministeriön vetämä matkailuliikenteen yhteistyöryhmä on laatinut raportin Matkailuliikenteen kehittäminen – toimenpidesuosituksat (LVM:n julkaisuja 27/2001). Raportti sisältää matkailuliikenteen yhteistyöohjelman toimenpidesuosituksineen. Toimenpidesuosituksat on ryhmitelty informaatiopalveluita, joukkoliikennettä ja kulkumuotojen yhteistyötä sekä väyliä ja väyläpalveluja koskeviksi. Ohjelman aikajänne on noin viisi vuotta.

Liikenteen infrastruktuuri ja palvelut ovat raportin mukaan kokonaisuutena varsin tyydyttäviä matkailuelinkeinon toimintaedellytysten kannalta. Puutteita esiintyy esimerkiksi joukkoliikenteen palveluissa haja-asutusalueilla. Myös erilaisia paikallisia ongelmia ja puutteita esiintyy sekä infrastruktuurissa että palveluissa. Yhteistyöohjelmassa, joka on luonteeltaan valtakunnallinen, ei oteta kantaa yksittäisiin paikallisiin kysymyksiin.

Alempaa tieverkkoa sivuavat toimenpidesuosituksista lähinnä pysäkit, pyöräilyreitit, viitoitus ja tienvarsipalvelujen kehittäminen.

Matkailuliikenteen yhteistyöryhmä on tammikuussa 2003 laatinut muistion yhteistyöohjelman toimenpidesuosituksen toteutumisesta. Toteutetut toimenpiteet koskevat etupäässä valtakunnallisten järjestelmien kehittämisistä (esimerkiksi Digistop-pysäkkietokanta ja tieinfopisteverkosto) ja ohjeiden laatimista (esimerkiksi tienvarsimainonnan käsikirja).

## **6.7 Väylät 2030; Väestön ja elinkeinoelämän haasteet liikenneväylien pidolle**

Väylät 2030 - Väestön ja elinkeinoelämän haasteet liikenneväylien pidolle (LVM, Ohjelmia ja strategioita, julkaisu 1/2002) on liikenne- ja viestintäministeriön kolmivuotisen tutkimusohjelman loppuraportti. Ohjelman tavoitteena oli kartoittaa liikenneväylien pidon kannalta keskeiset toimintaympäristön muutostekijät ja selvittää niiden vaikutukset väylienpidon tarpeisiin tulevaisuudessa. Tutkimustulokset ovat olleet perustana muun muassa tie- ja rataverkon peruspalvelutason määrittelyssä.

Tutkimuksissa on tarkasteltu toimintaympäristön muutostekijöiden vaikutuksia liikenneinfrastruktuuriin. Yhteiskunnassa tapahtuvista muutoksista liikenneväylien pidon kannalta merkittävimmät ovat väestön sisäinen muuttoliike ja sen aiheuttamat ongelmat kasvu- ja väestötappioalueiden liikenneväylien pidossa sekä elinkeino- ja tuotantorakenteen muutosten mukanaan tuomat muutokset kuljetustarpeissa ja infrastruktuurissa.

Väestöä muuttaa maaseudulta kaupunkeihin ja taajamiin sekä maan eri osista muutamille kasvualueille. Valtaosa kasvusta on suuntautunut Helsingin, Tampereen, Oulun, Jyväskylän ja Turun alueille. Suhteellisesti ja määrällisesti eniten väestö on viime vuosina vähentynyt Itä-, Pohjois- ja Keski-Suomen syrjäisillä alueilla. Vuonna 2000 väestöään menettäviä seutukuntia oli yhteensä 65 ja niiden väestön menetys oli tuolloin yhteensä vajaat 20 000 asukasta. Suurinta väestön menetys vuonna 2000 oli Torniolaakson, Koillis-Lapin, Ilomantsin ja Kärkikuntien (Kaakkois-Suomessa) alueilla.

Ennusteen mukaan muuttoliike kasvukeskuksiin jatkuu. Eniten ennustetaan väestön vähenevän vuoteen 2020 mennessä Itä- ja Pohjois-Suomen seutukunnissa. Väestöä menettävien seutukuntien väkiluvun arvioidaan vuosina 2000 - 2020 pienenevän noin 2,2 miljoonasta asukkaasta 2 miljoonaan asukkaaseen eli kymmenen prosenttia. Eniten väestön väheneminen vaikuttaa alempiasteisten sekä yksityisten teiden pitoon.

Tärkeimmät keinot vastata väestön vähenemisen haasteisiin ovat seuraavat:

- o Alempiasteisten teiden ja vähäliikenteisten ratojen pitoon osoitetaan rahotus, jolla näiden väylien peruspalvelutaso voidaan turvata.
- o Alempiasteisten teiden tienpidossa siirrytään entistä laajemmin täsmätienpitoon.
- o Myös muuttotappiotaajamien liikennejärjestelyjä kehitetään niin, ettei taajamien kehitys vaarannu.
- o Sujuvat ja nopeat pääliikenneyhteydet omaan maakuntakeskukseen, lähimpään aluekeskukseen ja Helsinkiin ovat muuttotappioalueiden elinvoimaa ylläpitäviä tekijöitä.



- o Valtakunnallisten ja maakunnallisten yhteyksien lisäksi myös kansainvälisistä yhteyksistä tulee huolehtia.

Elinkeino- ja tuotantorakenteen muutosten myötä kuljetuksille asetetut vaatimukset ovat muuttuneet. Kuljetusten on tulevaisuudessa oltava yhä täsmällisempiä ja myös nopeampia. Tämä on tärkeää erityisesti kaupan ja korkean teknologian alojen sekä elintarvike- ja tekstiiliteollisuuden tuotteiden kuljetuksissa. Tämä kehitys jatkuu myös tulevaisuudessa. Kuljetuskustannusten merkitys säilyy silti suurena.

Kustannustehokkuus on tärkeää erityisesti puuraaka-aineiden, metsäteollisuustuotteiden, rakennusteollisuustuotteiden, polttoaineiden, metalliteollisuustuotteiden ja kemianteollisuustuotteiden kuljetuksissa. Tavarakuljetusten kustannustehokkuusvaatimus edellyttää tie- ja rataverkon hyvän rakenteellisen kunnon turvaamista korvausinvestoinnein.

## 6.8 Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso

Liikenne- ja viestintäministeriön asettaman työryhmän mietintö Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso (LVM:n julkaisu 3/2003) sisältää ehdotuksen tie- ja rataverkon peruspalvelutasoksi eli palvelutasoksi, joka tasapuolisen alueellisen kehityksen turvaamiseksi vähintään tarvitaan.

Työryhmä on ottanut työnsä lähtökohdaksi ihmisten, elinkeinoelämän ja alueiden tarpeet sekä yhteiskunnalliset reunaehdot (ympäristö, turvallisuus jne.). Niistä on johdettu liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso. Työryhmä on myös arvioinut, millaiset väyläpalvelut mahdollistavat peruspalvelutason. Lisäksi on arvioitu peruspalvelutasoa paremman "tavoitetason" toimenpidetarvetta ja kustannuksia. Väyläpalvelut on jaettu päivittäisten liikkumis- ja kuljetustarpeiden turvaamiseen eli perusväylänpitoon ja liikkumis- ja kuljetustarpeiden varmistamiseen pitkällä aikavälillä eli liikenneverkon kehittämiseen.

Väyläpalvelujen palvelutasot on raportissa kuvattu seuraavasti:

- o **Minimipalvelutaso** mahdollistaa yhteiskunnan perusturvallisuuden edellyttämän välttämättömän liikkumisen ja kuljetukset (esim. palo- ja pelastustoimi, poliisitoimi, sairaskuljetukset, maanpuolustus).
- o **Peruspalvelutaso** mahdollistaa alueiden ja yhdyskuntien kehityksen tyydyttämällä väestön, elinkeinoelämän ja alueiden toimintojen edellyttämät tavanomaiset liikkumis- ja kuljetustarpeet kestäväällä tavalla. Tavoitetaso tukee eri alueiden omien vahvuuksien kehittämistä.
- o **Tavoitetaso** on tavoiteltava palvelutaso, jossa väestön, elinkeinoelämän ja alueiden toimintojen edellyttämät liikkumis- ja kuljetustarpeet tyydytetään kattavammin kuin peruspalvelutasossa.
- o **Erityispalvelutasoa** voidaan tarvita tietyn asiakasryhmän tai tiettyjen erityisolosuhteiden edellyttämiä liikenteellisiä palveluja varten. Erityispalvelutason tarjoamisesta päätetään erikseen.



#### Liikkumisen ja kuljetusten palvelutasot

Minimipalvelutaso on aina saavutettava. Se voidaan jo nykyisin taata sekä tie- että rataverkolla. Peruspalvelutaso pyritään saavuttamaan seuraavaksi. Tavoitetasoon voidaan pyrkiä, kun peruspalvelutaso on pääosin saavutettu.

Väyläpalvelujen kysynnässä on alueittaisia eroja, minkä vuoksi peruspalvelutaso on maan eri osissa erilainen. Alerakenteen muuttuessa liikenne lisääntyy kasvukeskuksissa ja jonkin verran pienenee väestöä menettävillä alueilla. Väyläpalvelujen tarve ei väestöä menettävillä alueilla kuitenkaan merkittävästi vähene eikä näiltä alueilta ole mahdollista siirtää rahoitusta kasvualueille.

Seuraavassa taulukossa on esitetty liikkumisen ja kuljetusten palvelutasotekijöitä, joiden katsotaan sisältyvän peruspalvelutasoon tai tätä korkeampaan palvelutasoon.

|  | <b>Peruspalvelutaso (tämä turvataan ensisijaisesti)</b>  | <b>Tavoitetaso (tähän pyritään, kun peruspalvelutaso on saavutettu)</b>   |
|--|--|---|
| <b>Ihmisten jokapäiväiset liikkumistarpeet</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>toimivat työmatkayhteydet</li> <li>turvalliset koulumatkat</li> <li>peruspalvelut kaikkien saavutettavissa</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>liikkumisen nopeus</li> <li>sujuva vapaa-ajan liikuminen</li> <li>useita vaihtoehtoisia liikennemuotoja kun tämä on yhteiskuntataloudellisesti perusteltua (esim. nopeat radat vs. lentoliikenne)</li> </ul> |
| <b>Elinkeinoelämän tarpeet</b>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>ulkomaankaupan kuljetusketjujen toimivuus</li> <li>kuljetusten toimintavarmuus ja täsmällisyys</li> </ul>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>kuljetusten nopeus</li> <li>useita vaihtoehtoisia reittejä ja kuljetusmuotoja kun tämä on yh</li> </ul>  |



|                                     |  |   |
|-------------------------------------|--|---|
|                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>o kuljetusten kustannustehokkuus</li> <li>o matkailuelinkeinon tarpeet</li> </ul>   | teiskuntataloudellisesti perusteltua (esim. rautatiekuljetukset vs. sisävesikuljetukset)                                |
| <b>Alueiden kehittyminen</b>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>o väyläpalvelut eivät ole pullonkaula alueiden kehitykselle</li> <li>o alueiden perusrakenteen ylläpitäminen ja maankäytön tukeminen (peruspalvelujen saatavuus, kuntien yhteistyö, elinkeinoelämän toimintaedellytykset jne.)</li> <li>o tuetaan taloudellisen yhdyskuntarakenteen ylläpitämistä ja aikaansaamista</li> <li>o alueen omien vahvuuksien kehittäminen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>o alueiden houkuttelevuuden lisääminen liikenneyhteyksiä parantamalla</li> </ul> |
| <b>Yhteiskunnalliset reunaehdot</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>o liikenneturvallisuus</li> <li>o ympäristöhaittojen minimointi</li> <li>o kaikkien väestöryhmien tarpeiden huomioon ottaminen (vanhukset, liikuntarajoitteiset jne.)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>o toiminnan tehokkuus ja väyläomaisuuden taloudellinen hallinta</li> </ul>       |

## 6.9 Liikenne- ja viestintäministeriön tulevaisuuskatsaus

Tieliikennesektorin tulevaisuuden näkymiä on kirjattu v. 2003 seuraaviin liikenne- ja viestintäministeriön raportteihin:

- Liikenneväyläohjelma vuosille 2004 - 2007
- Liikenneväyläpalvelut vuosina 2004 - 2007
- Toiminta- ja taloussuunnitelma 2004 - 2007

Näiden raporttien tiedot pohjautuvat suurelta osin edellä referoituihin julkaisuihin Kohti älykästä ja kestävää liikennettä 2025 ja Väylät 2030 - Väestön ja elinkeinoelämän haasteet liikenneväylien pidolle sekä Liikkumisen ja kuljetusten perustaso.

### 6.9.1 Toimintaympäristön muutoksia

Valtakunnan tasolla väestö keskittyy muutamiin kasvukeskuksiin. Alueitasolla muutetaan kaupunkeihin ja taajamiin. Kasvualueilla muuttoliike lisää liikennettä ja sen ympäristö- ja muita haittoja. Ruuhkautumisen myötä investointeja tarvitaan lisää. Kasvualueilla on panostettava joukkoliikenteeseen ja kevytliikenteen verkkoon.

Väestöä menettävien alueiden kannalta tärkeitä ovat niin alueen sisäiset yhteydet kuin yhteydet muille alueille. Eniten väestön väheneminen vaikuttaa

tienpitoon ja erityisesti alempiasteisten teiden ja yksityisteiden pitoon. Väestön vähentyessä liikennemäärät pienenevät, mikä pitkällä aikavälillä vaikuttaa erityisesti tienpidon taloudellisuuteen. Vaikka väestö vähenee tietyillä alueilla, se ei merkitse liikenneyhteyksien merkityksen vähenemistä vaan pikemmin päinvastoin. Usein näillä alueilla myös peruspalvelut vähenevät ja keskittyvät taajamiin, jolloin asuminen ja elinkeinotoiminta ovat täysin liikenneyhteyksien toimivuuden varassa. Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso on turvattava liikennemääristä riippumatta.

Suomen elinkeino- ja tuotantorakenne on muuttunut 1990-luvulla voimakkaasti. Maatalouden rakennemuutos on vähentänyt maaseudun työpaikkoja huomattavasti. Perinteisten vahvojen toimialojen, metsä- ja metalliteollisuuden, rinnalle on noussut merkittäväksi kansantalouden osa-alueeksi korkean teknologian tuotteita valmistava teollisuus, joka keskittynyt suurimmaksi osaksi muutamaasi kasvukeskuksiin kuten Helsinkiin, Ouluun, Saloon, Turkuun ja Tampereelle sekä näiden lähikuntiin.

Perusteellisuuden kuljetukset kuormittavat liikenneverkkoja tulevaisuudessakin eniten. Näille kuljetuksille kustannustehokkuus on tärkeää. Tavarakuljetusten kustannustehokkuus edellyttää, että tieverkon rakenteellinen kunto turvataan ylläpitotoimilla ja korvausinvestoinneilla.

Tavaravirtojen ominaisuuksien arvioidaan tulevaisuudessa kehittyvän niin, että vaatimukset täsmällisyyden suhteen tiukentuvat. Tämä on seurausta siitä, että täsmällisiä kuljetuksia tarvitsevien kaupan ja hitech-teollisuuden liikevaihto kasvaa ja myös perusteellisuus tarvitsee jatkossa aiempaa täsmällisempiä kuljetuksia.

### 6.9.2 Väyläpalvelujen haasteita

Tavarankuljetusten ja henkilöliikenteen kasvun odotetaan kokonaisuutena olevan lähivuosina maltillista, mutta alueelliset erot ovat suuria. Informaatioteknologialla on mahdollisuuksia korvata liikennettä mm. etätyön, sähköisen kaupankäynnin ja videoneuvottelujen kautta. Toistaiseksi Suomessa etäläsnäolo liikennettä korvaavasti on lähtenyt varsin hitaasti liikkeelle. Pikemminkin informaatioteknologia on johtanut liikenteen kysynnän lisääntymiseen talouden voimistumisen myötä sekä mahdollistamalla tavoitettavuuden lähes aina ja kaikkialla, jolloin maksimaalinen liikkuvuus on myös mahdollista.

Alueiden ja väestöryhmien erilaiset tarpeet luovat uusia haasteita alueiden kehityksen eriytyessä ja elämäntapojen monimuotoistuesssa. Liikenteen toimenpitein olisi pystyttävä tarjoamaan edellytyksiä alueiden elinvoiman kasvulle ja tuettava alueiden erilaisten vahvuuksien hyödyntämistä. Useilla Suomen alueilla nähdään omana vahvuutena matkailun kehittäminen. Myös liikenteelle toimialana matkailu on tärkeä. Liikenneviranomaisilla on keskeinen rooli matkailun toimintaedellytysten turvaamisessa.

Väestön ikääntymisen myötä aiempaa suurempi osa väestöstä voi vapaasti valita asumispaikkansa sekä liikkumisensa ajan ja paikan. Kun lisäksi työelämä muuttuu ja pirstaloituu, liikenteen järjestämiselle tulee suuria haasteita monimuotoisen ja aikaan sitomattoman elämäntavan myötä. Erilaiset tarpeet ja erilaiset liikkumisen rajoitteet on otettava huomioon. Liikenteen esteettömyys ja käyttäjäkesisyys on erittäin tärkeää. Ympäristö, tuotteet ja palvelut



tulee suunnitella helppokäyttöisiksi ja mukauttaa erilaisten käyttäjien erilaisiin tarpeisiin niin, että kaikki ihmiset iästä, toimintakyvystä ja kulttuuritaustasta riippumatta voivat niitä käyttää.

Erityisesti alempaan tieverkkoon kohdistuvia haasteita ovat

- o alemman tieverkon kunnon parantaminen niin, että raakapuukuljetukset voidaan suorittaa yhteiskuntataloudellisesti mahdollisimman edullisesti
- o tieverkon on mahdollistettava alueiden vuorovaikutus
- o alemman tieverkon kunnon ja hoitotason on mahdollistettava säännölliset työ- ja koulumatkat, peruspalvelujen käyttö sekä huoltokuljetukset
- o kansalaisille on tarjottava vaihtoehtoisia liikkumistapoja, mm. mahdollisuus turvalliseen jalankulkuun ja pyöräilyyn.

### **6.9.3 Väyläpalvelujen suunnitteluun pitkäjänteisyyttä**

Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa, että väyläpalvelujen perustaksi otetaan elinkeinoelämän, väestön ja alueiden perustoiminnot turvaava peruspalvelutaso. Tarvitaan myös pitkäjänteinen investointiohjelma, jolla ohjataan liikenneverkon kehittämistä ja varmistetaan peruspalvelutason säilyminen pitkällä aikavälillä. Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteena on, että vuosille 2004 - 2007 laadittava investointiohjelma hyväksyttäisiin yhdellä kertaa uuden hallituksen vahvistaessa kehykset. Ohjelmaan sisällytetään suuret kehittämishankkeet nimettyinä ja lisäksi teemapaketteja. Kullakin teemapaketilla panostetaan lähes koko maata kattavasti yhteen laajalaaiseen ongelmaan kerralla.

Peruspalvelutason hyväksyminen tienpidon lähtökohdaksi on merkityksellinen alempiasteisen tiestön pidolle. Teemapakettien hankkeet ovat luultavasti etupäässä päätiestöllä.

## 7 SEUTU- JA YHDYSTEIDEN TIENPIDON ONGELMAT

### 7.1 Teiden ja siltojen kunto

#### 7.1.1 Tiet

Alempiasteisen tieverkon kunnon kannalta ongelmia ovat teiden kelirikkaisuus ja siitä aiheutuvat painorajoitukset, huonot soratien pintaukset (SOP-tiet) sekä huonokuntoiset päällystetyt tiet.

Sorateiden runkokelirikko on vaihdellut viiden viime vuoden aikana 1600 kilomeristä 500 kilometriin ja on kohdistunut tuona aikana noin 3 000 kilometrin tiepituuteen. Kelirikkokohteita esiintyy tieosuuksilla, joiden yhteispituus on noin 18 000 km, joka on noin 67 % koko soratiepituudesta. Lisäksi on jonkin verran kelirikkoisia päällystettyjä teitä. Kelirikon haitallisia vaikutuksia tiestölle pyritään välttämään asettamalla tiestölle painorajoituksia. Kelirikon aiheuttamien liikennerajoitusten määrä on vaihdellut viime vuosina 3 000 - 4 600 km:n välillä.

Painorajoituksia asetetaan hyvin eri tavoin. Osa tiepiirejä haluaa varjella tieverkkoa rajoittamalla liikennöintiä ja osa taas haluaa palvella asiakkaita ja rajoittaa liikennettä minimaalisesti jos ollenkaan. Painorajoitusten asettamisen yhdenmukaistamista selvitetään tutkimuksilla, jotka sisältyvät Tiehallinnon tutkimusohjelmaan Vähäliikenteisten teiden taloudellinen ylläpito.

Kelirikko haittaa erityisesti metsäteollisuuden raakapuukuljetuksia, turvekuljetuksia ja maatalouden säännöllisiä kuljetuksia. Yksin raakapuukuljetuksille on kelirikosta laskettu aiheutuvan vuosittain noin 100 milj. euron lisäkustannukset, josta yleisten teiden osuus on noin 65 milj. euroa.

SOP-teitä on tällä hetkellä noin 3 400 km. Viime vuosina uusia SOP-teitä ei ole rakennettu enää lisää. SOP-teiden taloudelliseksi kestoiksi arvioitiin aikanaan noin 5 vuotta. Nyt monet yli viisi vuotta vanhat SOP-tiet ovat varsin huonokuntoisia. Pinnan reikiintyminen ja epätasaisuus haittaavat liikennöintiä.

SOP-teiden ylläpito on suuri haaste tienpitäjille. Koska huonokuntoisten SOP-teiden hoito ja ylläpito on kallista, ovat muutamat tiepiirit ryhtyneet purkamaan huonokuntoisimpia SOP-teitä.

Päällystettyjen alempiasteisten teiden kunto on yhdysteiden osalta huonontunut viime vuosina selvästi. Kunnon huononeminen näkyy teiden epätasaisuuden ja erilaisten vaurioiden lisääntymisenä. Usein tämä johtuu siitä, että teiden kuivatuksen ylläpitoon ja parantamiseen ei ole riittänyt rahaa.

Kuntoon liittyvien ongelmien lisäksi alempiasteisilla teillä on suhteellisen paljon tien geometriaan ja leveyteen liittyviä ongelmia.

Alempiasteisten teiden kuntoon liittyvät ongelmat heikentävät myös tien varsien alueiden saavutettavuutta varsinkin raskaan liikenteen osalta. Tämä on



varsin epäedullista maaseutualueiden yrityksille ja elinkeinoelämälle yleensä. Myös alempiasteisten teiden varsilla asuvien liikkumismahdollisuuden huononevat.

### 7.1.2 Sillat

Siltojen kunto on heikkenemässä. Kunnan heikkeneminen on selvempää alempiasteisten teiden kuin pääteiden silloilla. Yleisen tieverkon silloista 67 % (9 313 kpl) sijaitsee alemmalla tieverkolla. Huonokuntoisia, pikaista parannusta kaipaavia siltoja on yli 700, joista valtaosa on alempiasteisilla teillä. Painorajoitettuja tai tehostetussa tarkkailussa olevia siltoja on yhteensä 329 kpl, joista noin 90 % sijaitsee alemmalla tieverkolla. Alemman tieverkon siltojen korjaustarve lisääntyy edelleen, sillä yhä useammat sotien jälkeen rakennetut sillat kaipaavat kunnostusta.

Lauttavälejä on seutu- ja yhdysteillä 46 kpl vuonna 2003. Näistä 20 lauttapaikalla liikennöidään kantavuudeltaan 60 tonnin tai sitä suuremmilla lautoilla. 26 lauttapaikalla lautan kantavuus on 44 tonnia tai pienempi. Lauttakauston keski-ikä on 30 vuotta eli suurin osa kalustosta tulee poistoikään lähimmän kymmenen vuoden aikana.

## 7.2 Hoito ylläpito ja korvausinvestoinnit

Alemman tieverkon tienpito hoidetaan lähes kokonaisuudessaan perustienpidon rahoituksella. Tienpidon rahoituksen alenemisen myötä myös hoidon, ylläpidon ja korvausinvestointien osuus on 1990-luvun alusta tähän päivään pienentynyt. Tiehallinnon asiantuntijoiden mukaan alempiasteisten teiden osalta hoidon rahoituksen suhteellinen osuus on viime vuosina säilynyt suurin piirtein samansuuruisena, mutta ylläpidon ja korvausinvestointien osalta myös suhteelliset osuudet ovat pienentyneet. Koska tarkan seurantatiedon puute vaikeuttaa tienpidon suunnittelua ja tiepolitiikan vaikutusten arviointia, on Tiehallinto käynnistänyt selvityksen tienpidon tieluokittaisesta ja toimienpideryhmittäisestä rahankäytöstä osana vähäliikenteisten teiden taloudellisen ylläpidon tutkimusohjelmaa.

Karkeiden seurantatietojen mukaan sorateiden ojituskierro on nykyisin keskimäärin 13 vuotta, kun sen tulisi suositusten mukaan olla 7 vuotta. Alempiasteisia teitä vaivaavien päällystevaurioiden määrä on kasvanut viime vuosina.

## 7.3 Asiakastyytyväisyys

Kesäkauden 2002 asiakastyytyväisyystutkimuksen tuloksista ilmenee, että eniten tyytymättömyyttä sekä yksityisautoilijoissa että ammattiautoilijoissa herättivät alempiasteisten teiden tienpitoon liittyvät asiat. Eniten tyytymättömiä oltiin sorateiden kuntoon kelinrikkoina sekä päällysteiden kuntoon alempiasteisilla teillä. Ammattiautoilijat olivat selvästi tyytymättömämpiä kuin yksityisautoilijat. Lisäpanostusta kaivattiin eniten kelinrikkon haittojen vähentämiseen. Myös sorateiden kunnan hoitaminen sekä muiden teiden kuin pääteiden parantaminen nähtiin tärkeinä lisäpanostuskohteina.

Myös talviaikana 2001 - 2002 tehdyn asiakastyytyväisyystutkimuksen mukaan suurin tyytymättömyys kohdistui alempiasteisten teiden tienpitoon. Eniten tyytymättömyyttä aiheuttivat alempiasteisten teiden tien pinnan epätasaisuus, liukkauden torjunta ja liukkauden torjunnan oikea-aikaisuus. Ammattiautoilijat olivat selvästi tyytymättömämpiä kuin yksityisautoilijat.

Yksityisautoilijat toivoivat lisäpanostusta tienpintojen tasaisuuteen, alempiasteisten teiden auraukseen sekä jalankulku- ja pyöräteiden liukkaudentorjuntaan ja auraukseen. Ammattiautoilijat toivoivat lisäpanostuksia alempiasteisten teiden auraukseen ja liukkaudentorjuntaan.



## 8 SEUTU- JA YHDYSTIET OSANA YHTEISKUNNAN KEHITTÄMISTÄ

Suomalaisessa yhteiskunnassa eletään voimakasta murroskautta. Yhdyskunnan, elinkeinoelämän ja väestörakenteen muutokset luovat uusia haasteita tienpidolle. Rakennemuutosten myötä alemman tieverkon, seutu- ja yhdysteiden, merkitys korostuu entisestään maaseudun ja haja-asutusalueiden asumisen ja elinkeinoelämän välttämättömänä edellytyksenä.

Seuraavassa on esitetty yhteenveto julkisen hallinnon linjauksista, jotka tavalla tai toisella vaikuttavat alemman tiestön hoitoon, ylläpitoon ja kehittämiseen. Ensin esitetään taustaksi kooste yhteiskuntamuutosten tärkeimmistä osatekijöistä ja sitten yhteenveto julkisen hallinnon peruslinjauksista. Lopuksi tarkastellaan muutoksia ihmisten ja elinkeinoelämän sekä alueiden kehittymisen näkökulmasta.

### 8.1 Yhteiskunnan kehityksen suuntia

#### Väestö ja asuminen

- Väestön ikääntyminen on yleisilmiö, mutta se näkyy eniten maaseudulla.
- Väestö on nuorinta kasvukeskuksissa, joissa vanhusten osuus työikäisestä väestöstä eli vanhushuoltosuhte oli 19 % vuonna 2000, kun samaan aikaan maaseutualueiden vanhushuoltosuhte oli 25 %. Vuonna 2015 vastaavat luvut ovat 25 % ja 45 %, joten alueiden väestörakennet erot kasvavat radikaalisti.
- Perhekoko pienenee ja yksineläjien määrä kasvaa.
- Sosiaali- ja terveyspalvelujen tarve kasvaa.
- Vapaa-ajan asuntoja käytetään kaksi kertaa enemmän kuin kymmenen vuotta sitten. Kesämökit muuttuvat usein kakkosasunnoksi tai vakituiseksi asunnoksi.

#### Elinkeino- ja tuotantorakenne

- Maatalouden rakennemuutos on vähentänyt maaseudun työpaikkoja huomattavasti.
- Maatalouden tuotantoyksiköiden koko kasvaa.
- Perinteisten vahvojen toimialojen, metsä- ja metalliteollisuuden, rinnalle on noussut merkittäväksi kansantalouden osa-alueeksi korkean teknologian tuotteita valmistava teollisuus. Se on keskittynyt suurimmaksi osaksi suuriin kasvukeskuksiin sekä näiden lähikuntiin.
- Maa- ja metsätalous keskittyy ja erikoistuu.
- Useilla alueilla nähdään omana vahvuutena matkailun kehittäminen.

#### Palvelut

- Maaseudun palvelut ovat vähentyneet ja palvelujen tarjonta siirtynyt taajamiin.
- Palvelut tuotetaan entistä enemmän seudullisesti.

- Kulttuuri- ja liikuntapalveluiden merkitys palvelujen saatavuudessa kasvaa.
- Sosiaali- ja terveydenhuollon palveluihin kuluu keskimäärin 48 prosenttia ja opetus- ja kulttuuritoimen palveluihin 26 prosenttia kuntien käyttötaloudesta. Vuoteen 2030 ulottuvat laskelmat osoittavat, että pelkkä ikärakenteen muutos nostaa sosiaali- ja terveystalvelujen kustannuksia.
- Joillekin syrjäisille ja kooltaan pienille kunnille vinoutuva ikärakenne alkaa tuottaa lähes ylivoimaisia ongelmia palvelujen järjestämisessä.

### Maassamuutto

- Valtakunnan tasolla väestö keskittyy muutamiin kasvukeskuksiin.
- Alueitasolla muutetaan kaupunkeihin ja taajamiin.
- Maan sisäisen muuttoliikkeen seurauksena Helsingin seutu ja kasvukeskukset saavat seuraavan 20 vuoden aikana lisäväestöä, kun taas aluekeskusten väestön ennustetaan vähentyvän jossain määrin ja maaseudun väestön edelleen merkittävästi.
- Kasvualueilla muuttoliike lisää liikennettä ja sen ympäristö- ja muita haittoja.
- Väestöä menettävillä alueilla liikenneyhteyksien merkitys ei vähene vaan pikemmin päinvastoin.

### Työelämä

- Työelämä muuttuu ja pirstaloituu.
- Samanaikaisesti korkean rakennetyöttömyyden kanssa esiintyy työvoimapulaa.
- Työvoiman saatavuus alueilla heikkenee vuoteen 2020 mennessä nopeasti. Merkittävästi vaikein tilanne on Itä-Suomen maakunnissa, joissa työvoimaan tulevien ikäluokkien koko on vuoden 2010 jälkeen enää 60 - 70 % työvoimasta poistuvien ikäluokkien koosta.
- Työssäkäyntialueet ovat laajentuneet.
- Työvoiman liikkuvuus on voimakkaasti kasvanut.
- Työmatkojen keskipituus on kasvanut ja pitkien 20 -100 km:n työmatkojen määrä on lisääntynyt.

### Alueiden kehitys

- Alueet erilaistuvat.
- Aluekeskusrakennetta vahvistetaan.
- Maaseutu yhtenä käsitteenä korvautuu kolmijaolla kaupunkien läheinen maaseutu, ydinmaaseutu ja harvaan asuttu maaseutu, joilla kullakin on omat erityispiirteensä.
- Kaupungin ja maaseudun vuorovaikutuksen merkitys kasvaa.
- Alueiden kilpailukykyä pyritään parantamaan alueiden omista lähtökohdista.
- Peruspalvelujen saatavuutta korostetaan.
- Väestöä menettävillä alueilla, joilla myös peruspalvelut vähenevät ja keskittyvät taajamiin, asuminen ja elinkeinotoiminta ovat täysin liikenneyhteyksien varassa.



### Liikkuminen ja kuljetukset

- Tavarankuljetusten ja henkilöliikenteen kasvun odotetaan kokonaisuutena olevan lähivuosina maltillista, mutta alueelliset erot ovat suuria.
- Informaatioteknologialla on mahdollisuuksia korvata liikennettä mm. etätyön, sähköisen kaupankäynnin ja videoneuvottelujen kautta.
- Vapaa-ajan matkojen ja erilaisiin harrastuksiin liittyvien matkojen määrät kasvavat.
- Ihmiset haluavat ja joutuvat liikkumaan yhä enemmän päästäkseen työpaikalle ja palvelujen luo.
- Joukkoliikenne maaseudulla on supistunut voimakkaasti. Uusia joukkoliikennemalleja kehitetään.
- Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on vahvasti esillä.
- Kevyen liikenteen väylien merkitys terveysliikunnan suorituspaikkoina kasvaa.
- Turvallisuuden arvostus kasvaa.

## 8.2 Julkisen hallinnon peruslinjauksia

Väestön alueellinen keskittyminen on pitkäaikainen kehityssuunta, joka nopeutui merkittävästi 1990-luvun lopussa. Muuttoliike vaikuttaa suuresti alueiden ikärakenteeseen, koska sen seurauksena runsaasti nuorta, työikäistä väestöä siirtyy kasvu- ja aluekeskuksiin. Kyse on kaiken kaikkiaan noidankehästä. Tuotanto keskittyy, mikä pakottaa/houkuttelee nuoret työikäiset muuttamaan, mikä heikentää edelleen muuttotappioalueiden houkuttelevuutta yritysten investoinneille ja vähentää palvelujen kysyntää ja vähitellen myös palveluja. Se puolestaan pakottaa taas uusia ihmisryhmiä, kuten osaa ikääntyneistä, muuttamaan.

Ison muuttopyörän pysäyttäminen on vaikeaa ellei aivan mahdotonta. Yhteiskunnan päättäjät ovat kuitenkin yrittäneet löytää keinoja, joilla keskittymisen vauhtia voidaan hillitä ja keskittymisen mukanaan tuomia negatiivisia vaikutuksia pienentää. Paljon julkista keskustelua on herättänyt muun muassa koulujen ja asuntojen jääminen tyhjilleen muuttotappioalueilla, kun samanaikaisesti väestöä vastaanottavilla alueilla joudutaan rakentamaan uusia rakennuksia. Vastaava ilmiö koskee jossain määrin myös tiestöä, vaikka teitä tuskin käyttämättömäksi jää. Muuttovoittoalueilla tieinvestointien tarve kuitenkin selvästi kasvaa.

Edellä on referoitu lukuisia mietintöjä, periaatepäätöksiä ja raportteja, joihin on kirjattu valtioneuvoston ja eri ministeriöitten linjauksia. Jotkut niistä koskevat suoraan alemman tieverkon tienpitoa, mutta useimpien vaikutus on välillinen.

Pohjimmaisena, kaikkien päätösten kivijalkana ovat perustuslakiin kirjatut oikeudet. Meillä on vapaus liikkua maassa ja valita asuinpaikka sekä oikeus henkilökohtaiseen turvallisuuteen, myös liikkumisen turvallisuuteen. Muita eri sektoreiden peruslinjauksia ovat:

- Koko maa pidetään asuttuna ja toiminnallisten järjestelmien piirissä.
- Aluepolitiikka ei kohdistu vain heikoimmille alueille vaan koko maahan, niin kaupunkeihin, muihin taajamiin kuin maaseudullekin. Alueiden kehittämisessä on keskeistä maan eri osien kehityserojen vähentäminen.

- Alueiden kehittämisen peruselementteinä ovat työtä ja toimeentuloa luova yritystoiminta sekä mahdollisuuksien tasa-arvoon tähtäävät julkiset palvelut.
- Julkisen vallan rooli korostuu suotuisten toimintapuitteiden tarjoamisessa yrityksille.
- Tavoitteena on monikeskuksinen aluerakenne, joka pitää kaikki maakunnat elinvoimaisina. Siinä globaalit, kansalliset ja paikalliset keskuksat muodostavat kattavan verkoston ja toimivat aluerakenteen ytiminä kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutuksen vahvistuessa ja tukiessa myös maaseudun elinvoimaa. Maaseudun aluerakennetta tukee toimiva kyläverkosto.
- Alueiden käyttöä ohjataan niin, että
  - alueiden käytöllä edistetään kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutusta sekä kyläverkoston kehittämistä
  - erityisesti harvaan asutulla maaseudulla ja taantuvilla alueilla kiinnitetään alueiden käytössä huomiota jo olemassa olevien rakenteiden hyödyntämiseen sekä elinkeinotoiminnan ja muun toimintapohjan monipuolistamiseen
  - alueiden käytössä otetaan huomioon haja-asutukseen ja yksittäistoimintoihin perustuvat elinkeinot sekä maaseudun tarve saada uusia pysyviä asukkaita
- Tasapainoisen alueellisen kehityksen tulee perustua taloudellisesti elinvoimaiseen ja sosiaalisesti tasa-arvoiseen ja kestäväan lähtökohtaan. Ihmisillä on oltava mahdollisuus hyvään elämään alueesta riippumatta.
- Laadukkaiden hyvinvointipalvelujen saatavuus tulee turvata asuinpaikasta riippumatta. (mahdollisuuksien tasa-arvo)
  - Hyvinvointipalveluja ovat perusopetus sekä sosiaali- ja terveyspalvelut.
  - Kansallisen politiikan tavoitteena on tarjota ja turvata samantasoiset palvelut koko maassa.
  - Tämänhetkisen politiikan painopisteenä on palvelujen saatavuuden turvaaminen; tietyn minitason takaaminen on kansallinen vaatimus.
  - Julkisen sektorin merkitys alueellisen ja tasa-arvoisen hyvinvoinnin toteutumisen kannalta on keskeinen.
- Terveyttä edistävä liikunta tulee sisällyttää osaksi hyvinvointipolitiikkaa.
- Vanhusten kotona asumista tuetaan.
- Ihmisille voidaan tarjota työmahdollisuuksia laajalla työssäkäyntialueella.
- Kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutuksen vahvistamiseksi tulee helpottaa kummankin suuntaista työssäkäyntiä.
- Vapaa-ajan asuntojen suunnitelmallista muuttamista vakinaisiksi asunnoiksi joustavoitetaan.
- Toimintojen hajauttamisella ja etätyön edistämistoimilla hillitään maaseudun asukasmäärän vähenemistä.
- Valtiovalta pitää matkailua merkittävänä taloudellista kasvua ja työllisyyttä luovana elinkeinona ja panostaa sen kehittämiseen.
- Joukkoliikenteen peruspalvelut maaseudulla turvataan.



- Tieverkon tulisi tarjota vähintään peruspalvelutaso, joka tyydyttää väestön, elinkeinoelämän ja alueiden toimintojen edellyttämät tavanomaiset liikkumis- ja kuljetustarpeet.

### 8.3 Ihmisten jokapäiväinen liikkuminen

Valtiovallan eräänä linjauksena on, että ihmisillä on oltava mahdollisuus hyvään elämään alueesta riippumatta. Asumisen laatu, sosiaalinen hyvinvointi, työ- ja asiointimatkojen pituus, palvelujen saavutettavuus, liikenteen sujuvuus sekä ympäristön terveellisyys, turvallisuus ja puhtaus ovat hyvän elinympäristön keskeisiä tekijöitä. Ihmisillä on oltava mahdollisuus hoitaa päivittäiset toimet sujuvasti ja vaivattomasti kaikilla alueilla. Tämä edellyttää liikkumismahdollisuuksien turvaamista koko maassa.

Toimivat julkisen liikenteen yhteydet ovat keskeinen tekijä, jotta ihmisille voidaan tarjota työmahdollisuuksia laajalla työssäkäyntialueella. Työssäkäynti maaseudulta kaupungeissa on edelleen tärkeää. Toisaalta tulevaisuudessa vahvat maatilat tarvitsevat kasvavasti ulkopuolista työvoimaa, jolloin pendelointi kaupungeista maaseudulle saattaa lisääntyä.

Ikääntyminen, alhainen syntyvyys, työvoiman väheneminen, palvelujen väheneminen ja etääntyminen sekä työssäkäyntialueiden laajeneminen heijastuvat kaikki ihmisten jokapäiväiseen elämään ja liikkumiseen. Liikenneyhteyksien merkitys päivittäisten toimintojen hoitamisessa erityisesti maaseudulla on kasvanut ja kasvaa edelleen.

Joukkoliikenne on väestön vähentyessä ja yksityisautoilun lisääntyessä supistunut voimakkaasti. Oman auton käyttö on tullut maaseudun väestölle lähes välttämättömäksi. Henkilöautojen suuri määrä kertoo osittain asenteista ja hyvinvoinnista, mutta myös palvelujen vähenemisestä ja etääntymisestä sekä työmatkojen pituuden kasvusta.

Väestön ikääntyminen ja toisaalta tasa-arvoisen liikkumisen arvostuksen lisääntyminen on nostanut voimakkaasti esille vaatimukset liikkumisen esteettömyydestä, liikenneympäristön selkeydestä ja turvallisuudesta. Nämä vaatimukset koskevat kaikkia henkilöryhmiä, mutta erityisesti vanhusten, lasten ja vammaisten liikkumisen turvaaminen korostuu.

Ikääntyminen, työvoiman saatavuuden heikkeneminen ja hyvinvointipalvelujen kustannusten lisääntyminen ovat osaltaan vaikuttaneet siihen, että terveyttä edistävä liikunta on laajasti hyväksytty. Ikäihmisten terveysliikunnan tärkeimpänä tavoitteena on lisätä ikääntyvän väestön terveiden ja toimintakykyisten vuosien määrää, itsenäisyyttä, elämänlaatua ja täysivaltaista osallistumista. Terveysliikunnan merkitys on suuri myös muille väestöryhmille.

Arkiliikkumisen tärkeä rooli terveysliikunnan peruselementtinä korostaa ympäristön merkitystä väestön fyysistä aktiivisuutta määrittävänä tekijänä. Liikkumis- ja liikuntaympäristöön voidaan vaikuttaa muun muassa kehittämällä liikenneympäristöä. Turvalliset, esteettömät ja viihtyisät kävely- ja pyöräilymahdollisuudet arkiliikkumisessa töihin, kouluun, kauppaan, asioille ja vapaa-ajan harrastuksiin ovat ensisijaisia niin maalla kuin kaupungissakin.



## 8.4 Elinkeinoelämän kuljetukset

Valtioneuvoston johtavana peruslinjauksena on pitää koko Suomi asuttuna ja toiminnallisten järjestelmien piirissä ja edesauttaa työtä ja toimeentuloa luovan yritystoiminnan kehittämistä alueilla. Tavoitteena on, että kussakin maakunnassa on vähintään yksi kaupunkiseutu, joka tarjoaa kilpailukykyisen sijaintipaikan erikokoisille ja monen toimialan yrityksille ja monipuoliset paikalliset työmarkkinat erilaisen koulutuksen saaneille, eri ikäisille ihmisille. Jokaisessa maakunnassa on myös hyvin menestyviä pienempiä keskuksia ja maaseutualueita, joiden yritykset ovat tehokkaasti verkottuneet sekä maakunnan sisällä että sen ulkopuolelle. Tämä edellyttää hyviä liikenneyhteyksiä verkostojen välillä. Haja-asutusalueilla tieverkko on yhteyksien mahdollistaja. Elinkeinoelämälle ja varsinkin maa- ja metsätaloudelle alempi tieverkko on välttämättömyys.

Perusteellisuuden kuljetukset kuormittavat liikenneverkkoja tulevaisuudessakin eniten. Kuljetusten on tulevaisuudessa oltava yhä täsmällisempiä ja myös nopeampia. Tämä on tärkeää erityisesti kaupan ja korkean teknologian alojen sekä elintarvike- ja tekstiiliteollisuuden tuotteiden kuljetuksissa. Kustannustehokkuus on tärkeää erityisesti puuraaka-aineiden, polttoainien, metalliteollisuustuotteiden ja kemianteollisuustuotteiden kuljetuksissa.

Maaseudulla vahvistetaan alkutuotannon toimintaedellytyksiä siten, että kotimainen elintarviketuotanto on korkeatasoista. Maatalous niin kuin muukin yritystoiminta keskittyy ja erikoistuu, mikä synnyttää säännöllisin väliajoin toistuvia ja usein entistä raskaampia kuljetuksia ympäri vuoden. Sen seurauksena teihin kohdistuva rasitus kasvaa.

Maaseudun elinvoimaisuuden ja työllisyyden kannalta metsäteollisuus on erittäin tärkeä. Puukuljetuksissa on siirrytty jatkuviin ympärivuotisiin kuljetuksiin. Puuta ajetaan myös yöaikaan ja viikonloppuisin. Missään vaiheessa infrastruktuuri ei saisi rappeutua sellaiselle tasolle, että se alkaa heikentää kannattavan metsätalouden edellytyksiä. Myös turvekuljetukset ovat jatkuvia ja ympärivuotisia.

Matkailu on nopeasti kasvava elinkeino, jonka merkitys suhteellisesti tarkasteltuna on perifeerisissä maakunnissa ja maaseudulla ydinalueita ja suuria kaupunkeja tärkeämpää. Erityisesti luontoon ja luonnon ympärille rakentuviin aktiviteetteihin pohjautuvalle matkailulle on luontaiset kehittämisedellytykset syrjäisilläkin seuduilla. Kiertomatkailua ollaan kehittämässä Suomen kesämatkailun kasvun veturiksi. Siinä pääteemana on aito suomalainen elämäntapa suomalaisen luonnon keskellä. Reittien tieosuuksien valinnassa maisemallisuus on keskeisessä asemassa ja kohdistuu varmasti myös alempiasteiselle tiestölle. Maaseutumatkailun strategia painottaa erityisesti kevyen liikenteen reittien tärkeyttä. Toimiva matkailu edellyttää kaiken kaikkiaan hyviä liikenneyhteyksiä.

Tulevaisuudessa yritysten on entistä enemmän kilpailtava toimintaympäristön paremmuudella. Julkisen vallan rooli korostuu toimintapuitteiden tarjoamisessa yrityksille suurten keskusten ulkopuolella.



## 8.5 Alueiden kehittyminen

Valtioneuvosto on asettanut tavoitteeksi monikeskuksisen, tasapainoisen aluerakenteen ja eri alueiden voimavarojen käyttöönottamisen. Se edellyttää nopeita ja turvallisia yhteyksiä keskusten välillä ja että myös alempiasteisen tieverkon palvelukyvyistä huolehditaan. Kaikkien alueiden kehityksen mahdollistamiseksi on liikenneverkon tarjottava vähintään peruspalvelutaso, joka tyydyttää väestön, elinkeinoelämän ja alueiden toimintojen edellyttämät tavanomaiset liikkumis- ja kuljetustarpeet kestäväällä tavalla.

Alueiden kehittämisen ja kilpailukyvyn kannalta henkilöiden liikkumismahdollisuudet ja tavarakuljetusten logistiikka sekä toimivat ja nopeat tietoliikenneyhteydet ovat avainasioita. Saavutettavuus on tärkeä. Kaikille alueille ei voida taata samantasoisia palveluja. Niille on kuitenkin tarjottava kehittämisen näkökulmasta määritellyt liikenteen ja kommunikaation peruspalvelut.

Saavutettavuuden parantamiseksi maaseutualueiden tieverkosta on pidettävä huolta ja kehitettävä uusia julkisen liikennepalvelun muotoja, jotta maaseudun asukkaiden, elinkeinojen ja virkistyskäytön perusedellytykset säilyvät. Liikenneyhteyksien taso taajamiin ja ylempiin keskuksiin, joista haetaan laajemmat kaupalliset, kulttuuri- ym. palvelut, vaikuttaa osaltaan myös etätyön ja julkisen hallinnon toimintojen hajauttamisen houkuttelevuuteen.

Matkailun on mahdollista toimia tulevaisuudessa yhtenä tasapainoisen aluekehityksen veturina, jos toimintaympäristö ja yritystoiminnan tuki turvataan. Hyvät liikenneyhteydet ovat matkailulle elinehto.

Julkisen sektorin merkitys alueellisen ja tasa-arvoisen hyvinvoinnin toteutumisen kannalta on keskeinen. Tämän hetkisen politiikan painopisteenä on palvelujen saatavuuden turvaaminen. Palveluiden, yritystoiminnan, osaamisen ja infrastruktuurin kehittäminen vaativat erityisesti harvaanasutulla maaseudulla julkisen vallan panostusta ja uusien toimintatapojen löytämistä.

Nykyisin jo keskimäärin  $\frac{3}{4}$  kuntien käyttötaloudesta kuluu sosiaali- ja terveydenhuollon sekä opetus- ja kulttuuri toimen palveluihin ja suunta on kasvava. Näyttää siltä, että kuntasektorin mahdollisuudet panostaa tie- ja liikenneverkon kehittämiseen eivät ainakaan parane nykyisestä.

## 8.6 Muut yhteiskunnan odotukset

Ihmisten arvostukset muuttuvat ajan myötä. Ympäristön ja liikenneturvallisuuden merkitys kasvaa edelleen ja yksilöllisyys korostuu. Myös tasa-arvon, terveyden ja paikallisten pienyhteisöjen painoarvo kasvaa.

Ihmiset etsivät tulevaisuudessa yksilöllisiä itselleen sopivia elämäntapoja ja elämyksiä, jotka määrittävät myös yksilön liikkumista yhä enemmän. Työ, opiskelu ja vapaa-aika eivät ole enää niin vahvasti aikaan, paikkaan ja elämänvaiheeseen sidottuja kuin ennen. Elämäntapojen eriytyminen johtaa myös eriytyneeseen, yhä vaikeammin ennustettavaan liikkumiseen.

Tulevaisuuden iäkkäillä kuluttaminen, palveluiden käyttäminen, matkailu ja autoilu ovat omaksuttuja tapoja, toisin kuin nykyisellä säästämiseen oppi

neella vanhemmalla sukupolvella. Tulevaisuuden iäkkäät vaativat elämältään ja yhteiskunnalta yhä enemmän.

Jo tällä hetkellä yli puolet suomalaisten matkustamista kilometreistä liittyy vapaa-aikaan. Myös osaan muista matkoista, kuten ostosmatkoihin, liittyy elämysten hakemista. Kun vapaa-aika kokonaisuutena lisääntyy muun muassa väestön ikääntymisen myötä, elämäntapavalinnoilla on yhä suurempi merkitys myös liikenteen kannalta.

Ympäristön merkitys on kasvanut kaikilla elämisen alueilla, kun ihmisten tietous ympäristöasioista ja -ongelmista ja sitä kautta huoli ympäristön tilasta on kasvanut. Vaikka liikenteen aiheuttamat ympäristöhaitat ovat suurimmat vilkasliikenteisillä pääteillä, heijastuvat vaatimukset liikenteen melun vähentämisestä, pohjavesien suojelemisesta, luonnon monimuotoisuuden säilyttämisestä ja kulttuuriympäristön huomioimisesta myös alemmalle tieverkolle.

Liikenneturvallisuuden arvostus on lisääntynyt viime vuosina. Entistä tärkeämmäksi on tullut turvallisuuden tunne. Se, millaiseksi liikkuminen koetaan, on suunnittelussa myös huomioitava. Turvallisuusvaatimukset ja -odotukset koskevat kaikkia teitä.

Yhteiskunta odottaa tienpidolta myös tehokkuutta ja taloudellisuutta. Väyläomaisuuden arvo pitäisi pystyä säilyttämään.



## 9 ALEMPI TIEVERKKO RUOTSIN TIENPIDON SUUNNITTELUSSA

### 9.1 Tieliikennesektorin organisoinnista

Vuoden 1998 valtiopäivävaalien jälkeen perustettiin Ruotsiin uusi, superministeriöksikin tituleerattu, elinkeinoministeriö (Näringsdepartementet). Siihen yhdistettiin kolme aikaisemmin erillisinä toiminutta ministeriötä; työmarkkinaministeriö, elinkeino- ja kauppaministeriö sekä liikenneministeriö. Myös joitakin aikaisemmin kulttuuriministeriölle kuuluneita tehtäviä siirrettiin elinkeinoministeriölle. Muutosten tavoitteena oli saada synergiaetuja, kun läheisesti toisiinsa liittyviä yhteiskuntasektoreita ja asiakysymyksiä hoidetaan saman katon alla.

Ruotsin elinkeinoministeriö hoitaa samanlaisia tehtäviä kuin Suomessa työministeriö, kauppa- ja teollisuusministeriö sekä liikenne- ja viestintäministeriö. Sen lisäksi elinkeinoministeriölle kuuluvat suurkaupunkipolitiikka ja aluekehityspolitiikka, EU:n rakennerahastoasiat, urheilukysymykset, tutkimus ja kehitys (t&k), maahanmuutto ja vähemmistökysymykset sekä tasa-arvopolitiikka. Laajan tehtäväkentän hoitamiseksi ministeriössä on kolme ministeriä, joista infrastruktuuriministeri vastaa liikennesektorin tehtävistä, aluepolitiikasta, metsä-, kaivos- ja mineraali- sekä matkailupolitiikasta. Tutkimus- ja kehitys, myös liikennesektorin osalta, kuuluu elinkeinoministerille.

Tielaitoksen sisällä tuotantopuoli toimii omana kokonaisuutena jaettuna neljään tulossyksikköön. Tilaajapuoli on jaettu pääkonttoriin, seitsemään alueyksikköön ja lisäksi on neljä muuta yksikköä, jotka hoitavat muun muassa ajokortti- ja ajoneuvoasioita sekä hallintoa ja tiedotusta. Pääkonttoriin on vuoden 2003 alussa perustettu kaksi pääprosessia; Kansalaisten matkat (Medborgarnas resor) ja Elinkeinoelämän kuljetukset (Näringslivets transporter). Tiepiirit (regioner) ovat parasta aikaa uudistamassa omia organisaatioitaan.

Tielaitokselle kuuluu yleisvastuu, ns. sektorivastuu, tieliikenteen liikenneturvallisuus- ja ympäristökysymyksistä, vammaisten huomioimisesta tie- ja joukkoliikenteessä sekä joukkoliikenteen kehittämisestä.

### 9.2 Ruotsin tiestö

Julkaisun Fakta om Vägverket 2002 mukaan Ruotsissa on valtion ja kuntien ylläpitämiä teitä yhteensä noin 138 000 km, joista Tielaitoksen hoidossa 98 000 km ja kuntien hoidossa 40 000 km. Valtion apua saavia yksityisteitä on noin 75 000 km.

Yleiset tiet (statliga vägar) tieluokittain:

|  |           |
|--|-----------|
| o eurooppatiet (europavägar)             | 4 800 km  |
| o muut valtatiet (övriga riksvägar)      | 10 200 km |
| o tärkeät läänintiet (primära länsvägar) | 11 200 km |
| o muut läänintiet (övriga länsvägar)     | 71 800 km |

Yleisistä teistä 21 000 km eli 21,4 % on sorateitä.

### 9.3 Liikennesektoriin vaikuttavia linjauksia

Tässä käsitellään valtioneuvoston päätöksiä ja ministeriöistä vain elinkeinoministeriön linjauksia, koska poliittinen ohjaus Tielaitokselle kanavoituu lähes yksinomaan sen kautta. Suoraan alempaan tieverkkoon kohdistuvia linjauksia ei juurikaan ole, vaan vaikutukset alempaan tiestöön ovat välillisiä ja usein alueelliseen kehittämiss politiikkaan liittyviä.

#### 9.3.1 Ruotsin eduskunnan liikennepolitiikka

Liikennepolitiikan yleistavoitteena on eduskunnan vuonna 1998 tekemän päätöksen mukaan varmistaa kansalaisten ja elinkeinoelämän kuljetukset yhteiskuntataloudellisesti tehokkaasti ja pitkällä tähtäyksellä kestävästi koko maassa.

Yleistavoite sisälsi aluksi viisi osatavoitetta, kunnes vuonna 2001 siihen lisättiin kuudes, tasa-arvoa koskeva osatavoite.

##### Osatavoitteet

- o Liikennejärjestelmän käytettävyyden: Liikennejärjestelmä täytyy muodostaa niin, että kansalaisten ja elinkeinoelämän peruskuljetustarve voidaan tyydyttää.
- o Kuljetusten korkea laatu: Liikennejärjestelmän tulee tarjota mahdollisuus korkealaatuisiin elinkeinoelämän kuljetuksiin.
- o Turvallinen liikenne: Liikenneturvallisuuden pitkän tähtäimen tavoitteena tulee olla se, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua liikenneonnettomuuksien seurauksena.
- Liikennejärjestelmä täytyy sopeuttaa seuraaviin vaatimuksiin:
  - o Hyvä ympäristö: Liikennejärjestelmä täytyy sovitaa kaikille hyvän ja terveellisen elinympäristön vaatimuksiin. Luonto- ja kulttuuriympäristöä täytyy suojata vahingoilta. Luonnonvarojen säästämistä pitää edistää.
  - o Positiivinen aluekehitys: Liikennejärjestelmän tulee edistää positiivista aluekehitystä tasaamalla maan eri osien kehittymismahdollisuuksia ja ehkäisemällä pitkien kuljetusetäisyyksien haittoja.
  - o Tasa-arvoinen liikennejärjestelmä: Tieliikennejärjestelmä muodostetaan sellaiseksi, että se vastaa sekä naisten että miesten kuljetustarpeita. Naisilla ja miehillä täytyy olla samat mahdollisuudet vaikuttaa liikennejärjestelmän syntyyn, muodostamiseen ja hoitamiseen ja heidän arvioinneilleen täytyy antaa sama painoarvo.

Liikenneturvallisuuden pitkän ajan tavoitteen saavuttamiseksi eduskunta on asettanut määrällisen välitavoitteen. Liikenneonnettomuuksien seurauksena kuolleiden henkilöiden määrän tulee pienetä vähintään 50 prosentilla vuonna 2007 verrattuna vuoden 1996 tasoon.

#### 9.3.2 Elinkeinoministeriön visio

Elinkeinoministeriön visio painottaa sekä ihmisiä, yrityksiä että alueita. Sen mukaan koko Ruotsi kasvaa ja kaikki ovat mukana - ihmiset, yritykset ja alueet. Laajan ministeriön kaikkien osa-alueiden tulee myötävaikuttaa vision



toteutumiseen. Ruotsalaiseen tapaan korostetaan, että kaikkien sallitaan olla mukana ja että kaikkien täytyy edesauttaa sitä, että hyvinvointi kasvaa koko Ruotsissa. Kaikkien täytyy myös voida osallistua hyvinvointiin tasavertaisella tavalla.

Kestävä kasvu ja kehitys luovat työtä ja mahdollisuuksia. Hyvinvointi riippuu talouskasvusta. Kaikkien osallistuminen tuotantoon ja yhteiskuntaelämään suosii taloudellista kasvua. Kasvu lisääntyy, jos kaikki yhdessä luovat yhteiskuntaa ja työelämää, joka ottaa käyttöön kaikkien voimat ja osaamiset. Suuret kuilut ihmisten ja alueiden välillä huonontavat kasvun edellytyksiä.

Visiolla halutaan tuoda selvästi esille, että lisääntyvän kasvun ja paremman hyvinvoinnin luominen edellyttää asioiden tarkastelua niin työnantajan kuin työntekijänkin kannalta, sekä väestön että yritysten näkökulmasta ja yhtä lailla yksilön kuin teollisuudenkin kannalta.

### 9.3.3 Alueellinen kehittämiss politiikka

Samoin kuin Suomessa on alueiden kehittäminen Ruotsissa keskeisessä osassa yhteiskunnan kehittämisessä. Sillä saralla on viime vuosina tehty ahkerasti erilaisia selvityksiä ja ohjelmia. Alueelliset kasvusopimukset ovat keskeinen instrumentti tässä työssä. Jo 1990-luvun lopulla lääninhallitusten johdolla tehtiin alueellisia kasvusopimuksia, jotka sisälsivät alueen kehittämisen kannalta tärkeitä toimia. Tielaitoksen rooli kasvusopimusten teossa oli suhteellisen pieni.

Selvitys 2000-luvun aluepolitiikan lähtökohdista (Utgångspunkter från 2000-talets regionalpolitik, SOU 2000:35) julkaistiin vuonna 2000. Hallituksen ehdotuksesta En politik för tillväxt och livskraft i hela landet (prop. 2001/02:4) teki eduskunta päätöksen vuonna 2001. Hallitus esittää ehdotuksessa uutta politiikka-alueetta, alueellinen kehityspoliittika (regional utvecklingspolitik), joka antaa edellytyksiä kasvuille ja elinvoimalle koko maassa. Poliitiikan yleistavoitteena on luoda koko maahan hyvin toimivat ja kestävät paikalliset työmarkkina-alueet, joilla on hyvä palvelutaso. Hyvällä palvelutasolla tarkoitetaan, että ihmisillä ja yrityksillä on pääsy kaupallisiin ja julkisiin palveluihin riittävän laajasti. Yleistavoite saavutetaan useiden politiikka-alueiden toimenpiteillä. Yhtenä alueellisen kehityspoliitiikan edistämismelvoitteen saajana on liikennesektori, jonka investoinneilla ja panostuksilla on suuri rakenteellinen merkitys alueellisessa kehityksessä.

Hallituksen ehdotuksen pohjalta päätettiin myös, että kasvusopimusprosessia kehitetään edelleen ja seuraavaksi laaditaan Alueelliset kasvuohjelmat vuosille 2004 - 2007. Läänit ovat viime vuoden lopulla saaneet tehtäväkseen kasvuohjelmien laatimisen hallituksen antamien suuntalinjojen mukaisesti. Työhön osallistuvat elinkeinoelämän, kuntien ja muiden paikallisten ja alueellisten intressiryhmien ja valtion viranomaisten edustajat. Kasvuohjelmilla hallitus haluaa voimistaa ja parantaa ohjelmapohjaista työskentelytapaa. Alueellisten kasvuohjelmien tarkoituksena on sovittaa yhteen panostuksia sellaisilla toiminta-alueilla, joilla sektoriyhteistyö auttaa kehittämään kestäviä paikallisia työmarkkina-alueita elinkeinoelämän perspektiivistä.

### 9.3.4 Hallituksen ohjeet pitkän tähtäyksen suunnittelulle

Liikennesektorin perusasiakirja on hallituksen vuonna 2001 tekemä päätös ehdotuksesta Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:20). Sen sisältämät liikennepoliittiset tavoitteet ja kannanotot ovat perustana direktiiveissä, joilla ohjataan kansallisten ja alueellisten pitkän tähtäimen liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimista. Viimeisin direktiivi on vuodelta 2002 ja sen pohjalta on juuri laadittu suunnitelmaehdotukset vuosille 2004 - 2015.

Hallituksen direktiivi on suunnattu Tielaitokselle, Rautatielaitokselle ja lääneille. Ohjeessa käydään yksityiskohtaisesti läpi eduskunnan hyväksymät liikennepoliittiset yleistavoitteet, joita on käsitelty edellä kohdassa 9.2.1. Tavvanomaisten määrärahakehysten ja aikataulua koskevien ohjeiden lisäksi ohjeistetaan lausuntojen pyytämistä, yhteistyötä suunnitelman laatimisessa sekä suunnitelmaan otettavien toimenpiteiden analysointimenettelyä. Lisäksi kerrotaan, mitä seikkoja hallitus painottaa arvioidessaan läänisuunnitelmaehdotuksia. Läänisuunnitelmat koskevat nimenomaan alemmaa tieverkkoa.

Hallitus katsoo, että olemassa olevan tie- ja rautatieverkon kunnon säilyttäminen on asetettava etusijalle. Lisäsatsauksilla hoitoon ja ylläpitoon halutaan säilyttää olemassa olevan väylästön hyvä standardi. Hallituksen ohjeiden mukaan johtavana periaatteena toimenpiteiden priorisoinnissa täytyy olla yhteiskuntataloudellinen kannattavuus, jossa otetaan huomioon kuinka paljon toimenpiteet edesauttavat liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttamista. Toimenpiteiden välistä tasapainoa suhteessa miesten ja naisten arvostuksiin täytyy punnita samoin kuin toimenpiteiden vaikutuksia eri ryhmiin (esimerkiksi lapset). Kansallisessa suunnitelmassa täytyy ottaa huomioon, kuinka toimenpiteiden hyödyt jakaantuvat maan eri osiin. Maaliikenneyhteydet kansallisesti tärkeisiin satamiin pitää erityisesti huomioida.

Hallituksen ohjeessa määritellään myös, miten suunnitelmiin esitettävät toimenpiteet tulee ryhmitellä. Kansallisen tienpitosuunnitelman pitää sisältää

- investoinnit runkoverkolle mukaan lukien tieinformaation
- liikenneturvallisuustoimenpiteet runkoverkolla
- kantavuuden parantamisen, routavaurioiden korjaamisen ja rakenteellisen kunnon säilyttämistoimenpiteet kaikilla yleisillä teillä (åtgärder för bärrighet, tjälsäkring och rekonstruktion)
- kaikkien yleisten teiden hoidon ja ylläpidon
- toimenpiteet olemassa olevan tiestön ympäristön parantamiseksi
- sektoritehtävät.

Alueellista liikenneinfrastruktuuria koskevien läänisuunnitelmien pitää sisältää

- alemman tieverkon investoinnit mukaan lukien tieinformaatio
- liikenneturvallisuustoimenpiteet alemmalle tieverkolle
- valtion avustukset sellaiseen rakentamiseen, joka palvelee alueellista joukkoliikennettä.

Suunnitelmia pitää analysoida ns. neliporrasmallilla. Se tarkoittaa, että analyysi tehdään seuraavassa järjestyksessä:

1. toimenpiteet, jotka voivat vaikuttaa kuljetustarpeeseen ja liikennemuodon valintaan



2. toimenpiteet, jotka tehokkaammin hyödyntävät nykyisen tieverkon ja ajo-  
neuvot
3. rajoitetut uudelleenrakentamistoimenpiteet
4. uusinvestoinnit ja suurehkot uudelleenrakentamistoimenpiteet.

Hallituksen ohjeissa käsitellään erikseen myös hoitoa ja hoitotoimenpiteiden vaikutusten arviointia. Routa- ja kantavuusongelmien korjaamisessa korostetaan elinkeinoelämän näkökulmaa. Tiepiirit velvoitetaan yhdessä paikallisen elinkeinoelämän ja läänien kanssa määrittelemään kunkin alueen elinkeinoelämälle tärkeät tiet. Soratiet tulee hallituksen ohjeen mukaan päällystää, jos päällystäminen on yhteiskuntataloudellisesti kannattavaa.

Kansallisen tienpitosuunnitelmatyön yhteydessä Tielaitoksen pitää laatia erikseen ehdotus kantavuusstrategiaksi sekä hoito- ja ylläpitostrategiaksi

### 9.3.5 Kansallinen ja alueelliset pitkän tähtäyksen suunnitelmat

Tielaitoksen ehdotus kansalliseksi tieliikennejärjestelmäsuunnitelmaksi (Den goda resan, förslag till nationell plan för vägtransportsystemet 2004 - 2015) on juuri ollut lausuntokierroksella. Samanaikaisesti tiepiirit ovat laatineet raportin siitä, mitä kansallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma merkitsee kunkin tiepiirin alueella. Läänit ovat puolestaan laatineet alueellista liikenneinfrastruktuuria koskevat suunnitelmat.

Lääninhallitusten vastuulla olevat läänisuunnitelmat koskevat tieliikenteen osalta pelkästään alempaa tieverkkoa (regionala vägar). Kansallinen suunnitelma sisältää päätiestölle kohdistuvia investointeja, mutta niiden lisäksi myös alempaa tieverkkoa koskevia toimenpiteitä. Merkittävä muutos aikaisempaan pitkän tähtäyksen suunnitelmaan verrattuna on se, että alemman tieverkon kelirikkoa torjuvat ja kantavuutta parantavat toimenpiteet, jotka edellisellä suunnitelmakierroksella kuuluivat läänisuunnitelmiin, on nyt sisällytetty kansalliseen suunnitelmaan. Muutos näkyy selvästi määrärahakehysissä. Läänisuunnitelmien kehys on puolta pienempi kuin edellisellä suunnittelukierroksella.

Tiestön hoitoa, tieympäristön parantamista, kantavuutta ja kelirikkoa ohjataan valtakunnan tasolla teemaohjelmien tapaan. Liikenneturvallisuus on noteerattu erittäin korkealle. Liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteet ovat oleellinen osa sekä kansallista että läänisuunnitelmaa. Näkyvästi on esillä joukkoliikenteen edistäminen ja erityisryhmänä vammaisten huomioiminen. Painotuksissa näkyvät erityisesti ne alueet, joista Tielaitoksella on sektorivastuu.

### Kansallinen tienpitosuunnitelma

Kansallinen tienpitosuunnitelma sisältää kolme osaa: Kestävä matkustaminen, kantavuusstrategia ja hoitostrategia. Kestävän matkustamisen kantavaksi ideaksi on nostettu se, että pitää olla yksinkertaista, turvallista ja houkuttelevaa valita vaihtoehto sille, että henkilö matkustaa yksin henkilöautolla. Toimenpiteet painottavat kevyen liikenteen väyliä ja joukkoliikennettä ja perusteluina tuodaan esille terveys, turvallisuus ja ympäristö. Asiakasryhminä tarkastellaan lapsia ja nuoria, työssäkäyviä sekä iäkkäitä ja toimintarajoitteisia. Henkilöliikenteen toimenpiteet kohdistuvat etupäässä taajamiin.

Kantavuusstrategiassa elinkeinoelämä ja raskas liikenne ovat pääroolissa. Erityisesti maa- ja metsätalouden tarpeet painottuvat ja sitä kautta myös alempi tieverkko. Myös matkailun tarpeet ovat tärkeitä. Kantavuuspuutteet koetaan Ruotsissa hyvin vaikeina. Elinkeinoelämälle tärkeiksi teiksi on määriteltä hieman yli puolet koko tieverkosta eli yhteensä 55 000 km. Siitä suuri osa on päätiestöä. Näiden teiden pitää Tielaitoksen asettaman pitkän tähtäyksen tavoitteen mukaan olla rakenteeltaan sellaisia, ettei painorajoituksia tarvita normaalioloissa lainkaan.

Muilla teillä, joiden liikennemäärä on yli 100 ajon./vrk, ei saa olla tilapäisiä painorajoituksia kauempaa kuin kolme viikkoa tavanomaisena vuonna. Myös kelirikkoaikana näiden teiden pitää olla kulkukelpoisia kevyelle ajoneuvoliikenteelle (< 12 tonnia) ja erikoisluvan saaneille kuljetuksille (esimerkiksi maitoautot, joukkoliikenteen linjaliikenne).

Jotkut pienemmistä teistä eivät suunnitelman mukaan ole kelirikkoaikaan kulkukelpoisia edes kevyellä ajoneuvolla. Tällaisia teitä on 16 000 km eli noin 16 % koko tiestöstä. Niiden pitää Tielaitoksen asettaman tavoitteen mukaan olla kulkukelpoisia kevyelle ajoneuvoliikenteelle läpi vuoden.

Hoidon ja ylläpidon pitkän tähtäyksen tavoitteena on tarjota kaikille tienkäyttäjille hyvä kulkukelpoisuus turvallisissa olosuhteissa kaikilla teillä läpi vuoden, nyt ja tulevaisuudessa, niissä raameissa, jotka tien fyysinen muoto ja kantavuus sallivat ja ottaen huomioon ympäristön vaatimukset. Sitä voidaan kuvata kolmen osatavoitteen avulla: tyytyväiset asiakkaat, ympäristön huomioiminen ja tieverkon kestävyys.

Pitkän tähtäyksen tavoite on lisäksi yritetty ilmaista mittauskelpoisemmalla tavalla seuraavasti:

- hoitotoimenpiteet tehdään tavoitestandardin mukaisesti
- ylläpitotoimenpiteet tehdään niin, että jälkeenjääneisyys verrattuna tavoitestandardiin eliminoidaan.

Tavoitestandardi rakentuu kolmelle päätavoitteelle

- Tieverkon kestävyys turvataan, jotta vältetään hoidon ja ylläpidon kustannusten asteittainen kasvaminen ja että voidaan tarjota tienkäyttäjille hyvä standardi myös tulevaisuudessa.
- Liikenneturvallinen kulku kohtuullisin nopeus- ja mukavuusvaatimuksin tarjotaan tienkäyttäjille kaikilla teillä (perusstandardi)
- Liikenneturvallinen kulku korkeammin nopeus- ja mukavuusvaatimuksin tarjotaan tienkäyttäjille vilkasliikenteisillä teillä, jos yhteiskuntataloudelliset laskelmat osoittavat riittävää kannattavuutta (kannattava standardi).

Kaikki tienpitotoimenpiteet täytyy lisäksi tehdä liikenneturvallisella ja ympäristöystävällisellä tavalla.

#### 9.4 Ruotsin ja Suomen vertailua

Kehittämisen peruselementit vaikuttavat Ruotsissa ja Suomessa hyvin samantapaisesti. Kummassakin maassa tavoitellaan kaikille kansalaisille hyvinvointia, jonka nähdään olevan kytköksissä taloudelliseen kasvuun. Alueiden kehitys on nostettu tärkeään asemaan ja siihen läheisesti liittyen elinkei-



noelämän tukeminen. Asioiden tarkastelussa pyritään kummassakin maassa ottamaan huomion ihmisen, elinkeinoelämän ja alueiden kehityksen näkökulma.

Elinkeinoelämän raskaiden kuljetusten ja matkailuliikenteen edellytysten tukeminen koetaan kummassakin maassa merkittävänä yhteiskunnan kehitykseen vaikuttavana tekijänä. Tieverkolla ja teiden tasolla, myös alemmalla tieverkolla, on siinä tärkeä rooli. Alemmalla tieverkolla teiden ja siltojen kantavuuspuutteet ja kelirikko ovat keskeisiä ongelmia.

Ympäristöasiat ovat kummassakin maassa vakiona mukana tienpidon ja liikenteen tavoitteissa ja suunnittelussa, mutta alemman tiestön osalta ne eivät nouse näkyvästi esille.

Joukkoliikenteen tukeminen nähdään Pohjanlahden kummallakin puolella tärkeäksi. Ne toimet keskittyvät selvästi taajamiin, mutta joukkoliikenteen peruspalvelujen säilymisestä myös maaseudulla huolehditaan myös kovasti. Tieviranomaisten rooli Ruotsissa on selvästi suurempi kuin Suomessa johtuen lähinnä joukkoliikenneasioiden hoidon erilaisesta organisoinnista. Erityisen voimakkaasti on Ruotsissa nostettu esiin toimintarajoitteisten aseman parantaminen joukkoliikenteessä. Myös muussa tienpitotoiminnassa vammaisten huomioiminen on selvästi enemmän esillä kuin Suomessa.

Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen on kummassakin maassa yksi tärkeimmistä panostusalueista. Suomessa terveysliikunta, arkiliikunta kevyen liikenteen väylillä on saamassa jalansijaa myös liikennepolitiikassa. Vastaavaa painotusta ei Ruotsin linjauksista löydy. Sen sijaan Ruotsissa on panostettu paljon lapsiin ja lapsen näkökulman huomioonottamiseen. Suomessa alueiden kehittämisessä keskusten verkolla on keskeinen asema. Kyläkeskukset osana keskusverkkoa tuovat kevyen liikenteen olosuhteiden parantamisen esiin myös alemmalla tieverkolla. Sitä tukee myös pyrkimys vanhusten kotona asumisen tukemiseen ja yleisten teiden tärkeys arkiliikunta-paikkoina.

Ehkä elinkeinoministeriön laaja-alaisuus Ruotsissa tuo hieman lisää voimaa eri yhteiskuntasektoreiden asioiden yhdistelylle. Suomessa asioiden yhdistelyä tehdään lukuisten yhteistyöryhmien kautta. Painotuserot näkyvät lähinnä osallistumisen ja sukupuolten tasa-arvon korostamisessa. Näiden tavoitteiden vienti valtioneuvostosta alueille näyttää Ruotsissa toteutuvan hyvin järjestelmällisesti ja vastaavasti raportointi asioiden tilasta alhaalta ylöspäin. Suomessa korostetaan tällä hetkellä enemmän alueiden ja eri väestöryhmien kuin sukupuolten tasa-arvoa, mutta valtioneuvoston uudesta kokoonpanosta ja hallitusohjelmasta päätellen sukupuolten välinen tasa-arvo on entistä voimallisemmin tulossa mukaan. Sukupuolten välinen tasa-arvo on ensimmäistä kertaa kirjattu Suomen hallituksen ohjelmaan ja se on myös huomioitu ministerivalinnoissa.

Näyttää siltä, että Ruotsissa ihminen ja yksilön valintoihin vaikuttaminen on keskeisemmässä asemassa kuin Suomessa. Siihen vaikuttaa tietysti maiden erilainen yhteiskuntakehitys, mutta ilmeisesti myös Ruotsin Tielaitoksen sektorivastuu, jonka kautta asenteisiin vaikuttaminen ja esimerkiksi kampanjaprojektit ovat tulleet osaksi Tielaitoksen arkipäivää.

Kaiken kaikkiaan väliin on vaikea saada selvää, kumpi maa on ottanut mallia kummasta. Esimerkiksi kasvusopimuksilla on paljon samoja piirteitä kuin Suomessa maakuntasuunnitelmilla ja -ohjelmilla. Ainakin Oulun seudulle on viranomaisten ja eri intressiryhmien yhteistyönä tehty oma kasvusopimus aivan Ruotsin malliin. Ruotsalaiset näyttävät nyt hakevan mallia Suomen osaamisverkoista ja erilaisista osaamis- ja muista ohjelmista. Liikennesektori on Suomessa kehitellyt jo suhteellisen pitkälle tieverkon peruspalvelutason määrittelyä. Ruotsin Tielaitoksen suunnitelmissa puhutaan tien perusstandardista, jonka määrittely näyttäisi kuitenkin vielä olevan alkutekijöissä.



## 10 TIENPIDON SUUNNITTELUN TUTKIMUS- JA SELVITYSTARPEITA

### 10.1 Liikennesektori ja yhteiskunnan muutokset

Aluekehityslain uudistusta valmistelleen työryhmän mietinnön, ns. ALUS-mietinnön, (SM:n julkaisuja 2/2002) mukaan aluepoliittiset kysymykset ja alueiden kehitys ovat sisäänrakennettuina liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminnassa. Hallinnon alan toimenpiteiden vaikutukset aluekehitykseen ovat usein välillisiä.

Monet edellä referoiduista liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuista osoittavat, että yhteiskunnan muutoksia on tarkasteltu hyvin laaja-alaisesti ja muutosten vaikutukset on pyritty huomioimaan liikennesektorin strategioissa ja ohjelmissa. Visio- ja tavoitetasolla on kiitettävästi huomioitu eri yhteiskuntasektoreiden linjauksia. Liikenteen visiosta ja tavoitteista 2025 (LVM:n ohjelmia ja strategioita 1/2000) löytyy selvästi muiden ministeriöiden tärkeäksi noteeraamia asioita kuten esimerkiksi seuraavia:

Liikennejärjestelmän palvelutaso ja kustannukset

- Liikkuminen ja kuljettaminen on turvallista, laadukasta ja kohtuuhintaista.
- Liikkumisen peruspalvelutaso on taattu koko maassa.

Turvallisuus ja terveys

- Liikenneympäristö edistää ja tukee terveyttä.
- Kenenkään ei tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua liikenteessä.

Sosiaalinen kestävyys

- Liikenteen hyödyt ja haitat kohdistuvat oikeudenmukaisesti ja kohtuullisesti eri väestöryhmien kesken.
- Erityisesti heikommassa asemassa olevien ryhmien tarpeet otetaan huomioon liikenteessä.

Alueiden ja yhdyskuntien kehittäminen

- Liikennejärjestelmä tukee valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ja alueiden valitsemia kehitysstrategioita.
- Liikkumisympäristöt ovat viihtyisiä ja turvallisiksi koettuja.

Luontoon kohdistuvat haitat

- Luontoon kohdistuvat haitat ovat mahdollisimman vähäiset.
- Luonnonvaroja käytetään mahdollisimman vähän.

Hieman syvemmälle toimintalinjoihin mentäessä vaikuttavat useat linjaukset sopivan sekä taajama- että maaseutualueiden tiestölle, mutta liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle kirjatuissa toimitissa korostuvat pääteiden kehittäminen sekä kaupunkiseutujen ja taajamien investointitarpeet. Se ei sinällään ole ristiriidassa valtioneuvoston alueiden kehittämistavoitteiden kanssa, koska tämän päivän alueiden kehittäminen koskee koko maata ja erikoisesti alueiden vetureina toimivia keskuksia. Liikenne- ja viestintäministeriön toimintalinjoissa on kuitenkin myös tavoitteita, jotka koskevat taajamien ulkopuolella sijaitsevia seutu- ja yhdysteitä ja sellaisia tavoitteita, jotka koskevat koko tieverkkoa.

Liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta on laadittu ehdotus tie- ja rataverkon peruspalvelutasoksi eli palvelutasoksi, joka tasapuolisen alueelli

sen kehityksen turvaamiseksi vähintään tarvitaan. Peruspalvelutaso mahdollistaa alueiden ja yhdyskuntien kehityksen tyydyttämällä väestön, elinkeinoelämän ja alueiden toimintojen edellyttämät tavanomaiset liikkumis- ja kuljetustarpeet kestäväällä tavalla.

Väyläpalvelujen kysynnässä on alueittaisia eroja, minkä vuoksi peruspalvelutaso on maan eri osissa erilainen. Aluerakenteen muuttuessa liikenne lisääntyy kasvukeskuksissa ja jonkin verran pienenee väestöä menettävillä alueilla. Väyläpalvelujen tarve ei väestöä menettävillä alueilla kuitenkaan merkittävästi vähene eikä näiltä alueilta ole mahdollista siirtää rahoitusta kasvualueille todetaan peruspalvelutasotyöryhmän raportissa.

## 10.2 Peruspalvelutaso

Valtakunnantason linjauksiin on useassa yhteydessä kirjattu peruspalvelutason vaatimus kaikilla teillä koko maassa. Peruspalvelutasotyöryhmä on määritellyt peruspalvelutason yleisesti. Työryhmä on myös luetellut peruspalvelutason kriteereiksi joukon tekijöitä, joiden on oltava kunnossa ihmisten jokapäiväisen liikkumisen, elinkeinoelämän tarpeiden, alueiden kehittymisen ja yhteiskunnallisten reunaehto- ja näkökulmasta. Peruspalvelutasoon sisältyvät tekijät on jossain määrin yksilöity, kuten esimerkiksi työmatkat ja koulumatkat, mutta määrittelyt ovat aika väljiä. Se lienee tarkoituksenmukaista, koska alueet ovat erilaisia ja alueiden erilaisia lähtökohtia nimenomaan halutaan korostaa valtakunnan aluepolitiikassa.

Siitä, miten peruspalvelutason vaatimukset eri alueilla täyttyvät, ei ole tietoa. Tärkeää olisikin selvittää alueittain seutu- ja yhdystieverkon nykyinen palvelutaso ja palvelutason kehittämistarpeet. Peruspalvelutason kriteerit kosketavat monia, eri yhteiskuntasektoreiden esiin nostamia asioita ja linjauskysymyksiä, joita jäljempänä tarkastellaan vielä erikseen.

Peruspalvelutasotyöryhmän kriteereiden purkaminen pienempiin osiin ja lähemmäs käytännön tienpitoa vaatineen valtakunnantason kehittelyä ja täsmennyksiä aluetarkastelujen pohjaksi. Joitakin osia voidaan ja olisi varmaan hyödyllistäkin tutkia yksittäisellä alueella valtakunnantason tarkastelujen tueksi ja kokemusten hankkimiseksi.

Koska tämän päivän yhteiskunnassa alueiden kehitys on nostettu hyvin tärkeäksi tavoitteeksi, olisi alueiden kehityksen sekä tieverkon ja tienpidon suhdetta syytä tutkia. Mikä on tienpidon merkitys aluepolitiikassa ja onko tiestöllä tai tienpidossa sellaisia seikkoja, joita voidaan pitää pullonkauloina alueiden kehityksessä? Sellaiset seikat pitäisi tiestön peruspalvelutasoa tarkemmin määriteltäessä pystyä ottamaan huomioon.

## 10.3 Ihmisten jokapäiväinen liikkuminen

### Päivittäinen liikennöitävyys

Tiestön peruspalvelutason tulee mahdollistaa ihmisten tavanomaiset liikkumis- ja kuljetustarpeet. Tähän vastaa osaltaan tieliikennesektorin lupaus turvata päivittäinen liikennöitävyys tieverkolla koko maassa. Liikennöitävyys ja



liikenneverkkojen kunto varmistetaan ensisijaisesti. Teiden kuntomittareita on kehitetty ja kuntomittaukset ovat säännöllisin väliajoin toistuvia. Niiden perusteella Tiehallinto on hyvin selvillä niin sorateiden kuin päällystettyjenkin teiden kuntotilanteesta. Päivittäisen liikennöitävyyden turvaamisessa hoito on merkittävimmissä roolissa.

Liikennesektorin toimintalinjoihin on erikseen kirjattu kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden ja turvallisuuden parantaminen ja lupaus huolehtia tehokkaasti kevyen liikenteen väylien kunnosta ja hoitotasosta niin, että päivittäinen liikuminen niillä on turvattu. Kevyen liikenteen väylien kunnan ja laatutason määrittelyissä on vielä paljon kehittämistä. Väylien päällysrakenteen, kunnan ja kunnossapidon laatutason kriteerit tulisi määritellä väylän käyttötarkoituksen ja merkittävyyden perusteella. Myös kevyen liikenteen väylille tulisi ajoneuvoliikenteen väylien tapaan määritellä alin hyväksyttävä laatutaso.

Tienkäyttäjien näkemykset ovat tilaajaorganisaationa toimivalle Tiehallinnolle jatkossa entistä tärkeämpiä. Tienkäyttäjien tyytyväisyystutkimuksia tarvitaan valtakunnallisten tutkimusten lisäksi myös aluetasolla luotettavan asiakastiedon saamiseksi. Niiden pohjalta tulisi vielä pohtia teiden hoitoluokituksia ja täsmähoidon mahdollisuuksia.

### **Liikenneverkon kattavuus**

Ajoneuvoliikenteen verkon kattavuus on varsin hyvä, mutta jalankulku- ja pyöräteiden tarpeita on erittäin paljon. Kevyen liikenteen väylien voidaan katsoa osaltaan täyttävän peruspalvelutason kriteerit toimivista työmatkayhteyksistä, turvallisista koulumatkoista ja peruspalvelujen saavutettavuudesta. Toisaalta kevyen liikenteen väylät ovat myös yksi vastaus peruspalvelutason vaatimuksiin sisältyviin yhteiskunnallisiin reunaehtoihin liikenneturvallisuudesta, ympäristöhaittojen vähentämisestä ja sosiaalisesta tasa-arvosta. Kaikkien väestöryhmien (lapset, vanhukset, liikuntarajoitteiset jne.) tarpeet tulee ottaa huomioon.

Kevyen liikenteen väylien tarpeiden selvittäminen on jatkuvasti ajankohtainen. Rakentamistarpeen määritteleviä kriteereitä tulisi kehittää. Yhteiskunnassa tapahtuneiden ja odotettavissa olevien muutosten pohjalta vaikuttaa siltä, että kriteereiden tulisi olla selvästi nykyistä alhaisemmat. Tarpeiden selvityksessä tulisi nykyistä enemmän pohtia väylän standardia erittelemällä käyttöä entistä tarkemmin väestöryhmien ja käyttötarkoituksen pohjalta. Kevyen liikenteen väylien rakentamisesta saatavien kokonaishyötyjen laskeminen nykyisillä menetelmillä ei taida kovinkaan hyvin onnistua. Ehkä kehittämisen paikkaa olisi siinäkin.

### **Terveys ja turvallisuus**

Ihmisten terveyden vaaliminen väestön ikääntyessä on noussut jatkuvasti tärkeämmäksi eikä vähiten yhteiskuntataloudellisista syistä. Työvoimapulan uhatessa väestö halutaan pitää työelämässä mahdollisimman pitkään ja sosiaali- ja terveysmenojen kasvua halutaan hillitä. Taustalla on toki myös hyvän elämän ja elinympäristön vaatimus. Tässä valossa jalankulku- ja polku-pyörätiet ovat hyvin tärkeitä. Ne ovat jo nykyisin Suomen suosituin liikunta- paikka. Kun niitä rakennetaan lisää, myös arkiliikuntamahdollisuudet kasva

vat. Arkiliikunta puolestaan nähdään terveyden vaalimisessa ensiarvoisen tärkeänä.

Ajatusta arkiliikunnan lisäämiseksi on käytännössä lähdetty viemään eteenpäin eri hallinnonalojen yhteistyöprojektissa Kevyen liikenteen väylät liikuntapaikkoina. Projektin tarkoituksena on edistää kevyen liikenteen väylien käyttöä turvallisina, esteettöminä ja houkuttelevina lähiliikuntapaikkoina ja liikuntapaikkoihin johtavina reitteinä. Tällä saralla on runsaasti tutkimustarvetta.

Valtioneuvoston liikenneturvallisuutta koskeva periaatepäätös asettaa päämääräksi, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua liikenteessä. Tavoitteena on, että vuonna 2025 liikenteessä kuolleita olisi enintään 100. Vaikka pääosa tavoitteen saavuttamiseksi tehdyn liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteistä on osoitettu pääteille, on liikenneturvallisuuden parantaminen myös muulla tiestöllä hyvin tärkeää. Aivan viime aikoina on esitetty tutkimustuloksia, joiden mukaan tienvarsiasutuksen kohdat ovat liikenneonnettomuuksien kannalta erittäin riskialttiita. Tämä antanee aiheutta suunnata tutkimusta tällaisten teiden kehittämismahdollisuuksiin.

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi ajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen erottelu on eräs tärkeimmistä keinoista. Perinteiset liikenneturvallisuussuunnittelun keinot ovat edelleen käyttökelpoisia. Liikenneturvallisuussuunnittelu niin lääni-, alue-, kunta- kuin kylätasolla on edelleen tarpeen. Aleman tieverkon näkökulmasta voisi olla hyödyllistä tarkastella asioita maaseutu- ja aluepolitiikassa käyttöön otetulla maaseudun kolmijaolla: kaupunkien läheinen maaseutu, ydinmaaseutu ja harvaan asuttu maaseutu. Tämä jaottelu saattaisi helpottaa eri yhteiskuntasektoreiden linjausten huomioimista suunnittelussa. Esimerkkinä voi mainita työssäkäyntialueet sekä kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutuksen.

### Tasa-arvo

Tasa-arvoa saavutettavuuden näkökulmasta ei voida mitata pelkästään etäisyyden pituutena. Myös tien päällyste, kunto ja muut ominaisuudet vaikuttavat. Sosiaalinen tasa-arvo puolestaan nostaa esille eri väestöryhmien liikumistarpeiden turvaamisen. Esimerkiksi joukkoliikenteen edistämisyhtymysten yhtenä taustatekijänä on tasa-arvovaatimus.

Sosiaalisen tasa-arvon näkökulmasta liikkumisen esteettömyys ja liikenneympäristön selkeys ovat turvallisuuden ohella tärkeitä. Esteettömyyden ja ehkä selkeydenkin vaatimus alkaa pikku hiljaa näkyä tienpidon suunnittelun linjauksissa ja hankekohtaisen suunnittelun yksityiskohtien pohdinnassa. Vielä on kuitenkin parantamisen varaa. Tutkimusta ja ohjeistusta tarvitaan.

Liikenneympäristön ja hoitotoimenpiteiden suunnittelussa voisi nykyistä enemmän pohtia liikenneympäristön selkeyttä lasten, vanhusten ja toimintarajoitteisten näkökulmasta. Kuntakohtaisten liikenneturvallisuussuunnitelmien laadinnassa panostetaan jo nykyisin aika paljon koulureittitutkimuksiin ja lasten näkemyksiä liikenneympäristöstä selvittämään. Jatkossa muidenkin ryhmien, esimerkiksi iäkkäiden näkemykset, tulisi yhtä lailla ottaa mukaan suunnitteluun.



Jatkossa tulisi selvittää, miten tasa-arvon näkökulma huomioidaan tienpidossa.

### Joukkoliikenne

Tavoitteena on säilyttää joukkoliikenteen perustarjonta koko maassa, myös maaseudulla. Se nähdään muun muassa maaseudun asuttuna pitämiseen vaikuttavana tekijänä, tasa-arvokysymyksenä (autottomien liikkumismahdollisuudet, mahdollisuus valita kulkumuoto), työssäkäyntialueiden laajentamisen edellytyksenä ja erityisesti suurissa keskuksissa ympäristökysymyksenä.

Viime vuosina on Tiehallinnossa alettu kiinnittää selvästi aikaisempaa enemmän huomiota joukkoliikenteen tukemiseen. Lähinnä linja-autopysäkit ovat Tiehallinnon vaikutuskeino. Pysäkkikysymys koskee myös alempaa tieverkkoa. Pysäkkien varustelu saattaa olla myös maaseudulla tärkeää, koska joukkoliikenteen vuoroja on vähän ja pysäkillä tuloaikaa on vaikea täsmällisesti tietää, minkä vuoksi pysäkillä on tultava hyvissä ajoin. Toisaalta harvaan asutulla alueella ei pysäkkejä välttämättä haluta, koska ne rajoittavat linja-auton pysähtymistä. Vaihtoehtojen pohdintaa tarvitaan erityisesti alemmalla tieverkolla.

Kutsujoukkoliikenteen kehittäminen tuo uusia vaateita tiestölle, koska vakio-reittejä ei välttämättä ole.

## 10.4 Elinkeinoelämän kuljetukset

Peruspalvelutason määrittelyssä on kriteeriksi otettu ulkomaankaupan kuljetusketjujen toimivuus ja ylipäänsä elinkeinoelämän kuljetusten toimintavarmuus ja täsmällisyys. Logististen ketjujen sujuvuus on tärkeää, minkä vuoksi väyläyhteydet satamiin ja muihin terminaaleihin sekä merkittävillä teollisuusalueilla ovat keskeisiä. Näihin väyliin sisältyy niin pääteitä kuin seutu- ja yhdysteitäkin. Alemmalla tieverkolla osaa näistä teistä vaivaavat kelirikot.

Peruspalvelutason kriteereissä on lisäksi erikseen mainittu matkailuelinkeinon tarpeet.

Alemman tieverkon vaikutusalueella olevan teollisuuden kuljetusten laatu ja laajuus alueittain on tunnettava, samoin elinkeinoelämälle tärkeiden teiden kunto ja muut ominaisuudet. Kullekin alueelle tulisi laatia teiden elinkeinoelämän tarpeiden pohjalta merkitsevyysluokitus, jota hyödynnettäisiin tienpidon suunnittelussa toimenpiteiden priorisoinnissa. Tiehallinnolle tulisi laatia keli- ja kulkupolitiikka ja siltojen painorajoituspolitiikka. Myös alemman tiestön tilan ja kehittämistarpeiden tutkiminen osana terminaaliyhteyksiä on ajankohtaista.

Matkailulle tärkeät reitit ja niiden ongelmakohtat tulisi alueittain selvittää. Suurten keskusten lisäksi tulee huomioida maaseutumatkailu ja esimerkiksi kiertomatkailustrategian mukaisten reittien kehittämistarpeet. Tarpeita voi olla fyysisen tien parantamisessa, viitoituksessa, jonkin maisemakohdan näkymisen avaamisessa, pysäkkijärjestelyissä, karttamateriaalissa jne.

Elinkeinoelämän edustajien näkemyksiä tienpidosta tulee kartoittaa tutkimuksin säännöllisin väliajoin ja vuoropuhelua tehostaa.

### 10.5 Alueiden kehittyminen

Peruspalvelutason kriteerinä on alueiden perusrakenteen ylläpitäminen ja maankäytön tukeminen, alueen omien vahvuuksien kehittäminen ja se, että väyläpalvelut eivät saa olla pullonkaula alueiden kehitykselle. Nämä vaatimukset testataan ennen kaikkea elinkeinoelämän näkökulmasta. Tiestön pitää myös olla sellaisessa kunnossa, että koulujen yhdistämisten, pitenevien työmatkojen, vanhusten kotihoidon kehittämisen, liikkuvien palvelujen kehittämisen ja muiden yhteiskunnan muutosten vaatimat kuljetukset voidaan aikataulun mukaisesti hoitaa. Tiestö ei saa olla este kuntien yhteistyölle eikä peruspalvelujen saatavuudelle uudistusten jälkeenkään. Muun muassa Kainuun mallissa, jonka kokeilusta on jo tehty päätös, joudutaan näitä asioita pohtimaan.

Edellä mainittujen seikkojen huomioiminen tienpidon suunnittelussa vaatii Tiehallinnon edustajien aktiivista osallistumista kunkin alueen kehittämiseen. Alueiden elinvoiman ja kehittämisen kannalta tärkeisiin muutoksiin pitää pystyä vastaamaan nopeasti ja joustavasti. Tiestön peruspalvelutason määrittely ja alueiden kehittyminen kytkeytyvät yhteen. Toimijaverkoston yhteistoiminta pitäisi systematisoida.

### 10.6 Yhteiskunnalliset reunaehdot

Peruspalvelutasokriteereiksi on yhteiskunnallisista reunaehdoista kirjattu liikenneturvallisuus, ympäristöhaittojen minimointi ja kaikkien väestöryhmien tarpeiden huomioon ottaminen (vanhukset, liikuntarajoitteiset jne.). Nämä ovat tekijöitä, joiden tulisi läpäisyperiaatteella sisältyä kaikkiin tienpidon toimiin. Niitä on käsitelty edellisten kohtien yhteydessä.

Yhteiskunnalliseksi reunaehdoksi tulisi ottaa myös se, että palo- ja pelastustoimen hoitamiseksi alemman tieverkonkin on oltava ajokelpoinen kaikkina vuoden- ja vuorokaudenaikoina. Alemman tieverkon hoidossa on otettava huomioon myös maanpuolustuksen tarpeet.

### 10.7 Yhteiskunnan muutosten vaikutukset tienpidon tehtäviin

Yhteiskunnassa tapahtuvat, osin hyvin radikaalitkin muutokset heijastuvat väistämättä PTS-suunnitteluun, toimintalinjausten laatimiseen ja TTS-suunnitteluun. Vähintään tavoite- ja linjaustasolla ne joudutaan ottamaan huomioon. Tulossa olevat, hallinnolliset ja muut yhteiskunnan muutokset (esimerkiksi Kainuun hallintomallikokeilu) tulisi mahdollisuuksien mukaan ennakoida tienpidon suunnittelussa. Aluepolitiikan näkökulmasta tulee valtakunnallisia tavoitteita kullakin alueella pohtia alueen omista lähtökohdista ja menestystekijöistä lähtien ja sitä kautta löytää alueen painotukset.

Hallinnollisten rajojen, varsinkin kuntarajojen merkitys vähenee kaiken aikaa. Erityisesti liikennejärjestelmäsuunnittelussa koko maakunnan kattava suunnittelu nousee entistä tärkeämmäksi. Maakunnan elinkeinorakenteen ja elinkeinoelämän kuljetustarpeiden tunteminen ja tieto esimerkiksi kouluverkon



muutoksista ja uusista yhteistyökuvioista, niin hallinnollista kuin toiminnallisistakin, on ensiarvoisen tärkeää.

Hoidon sekä ylläpidon ja korvausinvestointien tasoa joudutaan joka alueella miettimään peruspalvelutason kautta. Se koskee sekä ajoneuvoliikenteen että kevyen liikenteen väyliä. Tienkäyttäjien ja elinkeinoelämän palautteita käytetään mahdollisesti jatkossa järjestelmällisesti urakka-alueiden hoitotason arvioinnissa.

Esi- ja yleissuunnittelussa joudutaan entistä tarkemmin pohtimaan yksittäisiäkin ratkaisuja yhteiskunnan tämänpäiväisten arvostusten ja linjausvalintojen pohjalta. Eri väestöryhmien tarpeiden huomioonottamisesta tarvitaan selkeitä ohjeita.

Viranomastehtäviä hoitaville henkilöille tulisi järjestää koulutusta yhteiskunnan muutossuunnista ja eri yhteiskuntasektoreiden linjauksista, jotta he pystyisivät ne työtehtävissään huomioimaan.

### **10.8 Seutu- ja yhdysteitä koskevia tutkimus- ja selvitystarpeita**

Tässä selvityksessä läpikäydyn aineiston pohjalta vaikuttaa siltä, että ylätasson ohjauksen välittymisessä organisaatioissa alaspäin on parantamisen varaa. Ministeriö- ja keskushallintotasolla tulisi suunnitella järjestelmä eri hallinnonalojen tavoiteohjelmien yhdistämiseksi. Nyt kukin ministeriö laatii omat tavoiteohjelmansa, joiden toteuttaminen poikkeuksetta vaatii myös muiden hallinnonalojen toimenpiteitä. Hallinnonalojen välinen tiedonvaihto tapahtuu pääosin työryhmäyhteistyönä. Laaja-alaista tavoiteohjelmien analysointia koko valtionhallinnon tasolla ei näytä juurikaan olevan. Analysointi tulisi systematisoida. Yhteiseen järjestelmään tulisi tehdä luettelo tärkeimmistä, kansallisia tavoitteita ja päämääriä sisältävistä asiakirjoista sekä eri virastoille asetettavat osatavoitteet ja toimenpiteet. Tällä tavoin saataisiin ylätasson tavoitteet keskitettyä yhteen paikkaan, josta myös alueviranomaisten, toimijoiden ja kansalaisten on helppo saada ne käyttöönsä.

Tutkimus- ja selvitystarpeita on valtakunnantason tavoitteiden kytkennässä Tiehallinnon ohjelmointiin niin PTS- kuin TTS-suunnittelussa. Seutu- ja yhdystieverkko olisi syytä tuoda esille omana kokonaisuutena ohjelmoinnissa. Alempaa tieverkkoa koskevia linjauksia ja erilaisia politiikkoja tarvitaan. Valtakunnantason tavoitteita pitää vielä purkaa pienempiin osiin, joiden sisältöä ja merkitystä tulee selkeyttää. Liikkumisesta ja kuljetuksista tarvitaan paljon nykyistä tarkempaa tietoa, että päästään konkreettisemmin kiinni esim. tienpidon mahdollisuuksiin edistää ihmisten liikkumisen tasa-arvoa, elinkeinoelämän kuljetuksia ja alueiden kehitystä. Peruspalvelutason kriteereiden kehittäminen ja peruspalvelutason määrittely alueittain on ensiarvoisen tärkeää. Peruspalvelutason ja muiden tavoitteiden määrittely sekä tiensuunnitteluohjeiden laatiminen on osa hoidon alueurakoiden ja muiden urakoiden sekä toimeksiantojen laatuvaatimusten kehittämistä.

Seuraavassa on luettelomaisesti koottu yhteen tässä työssä esille nousseita tutkimus- ja selvitystarpeita, jotka suoraan tai välillisesti koskevat seutu- ja yhdysteitä:

- Eri yhteiskuntasektoreiden tavoitteiden kytkentä Tiehallinnon PTS- ja TTS-suunnitteluun
- Tiehallinnon tulosoajauksen kytkentä liikenne- ja viestintäministeriön toiminta- ja taloussuunnitteluun
- Yhdysteiden ja yksityisteiden hallinnollisen luokan muutostarpeet
- Seutu- ja yhdysteitä koskevien toimintalinjausten laatiminen
- Seutu- ja yhdysteiden merkitys alueiden kehittämisessä
  - mahdolliset pullonkaulat
  - palvelujen saavutettavuus
- Maaseudun kolmijaon soveltaminen tienpidon suunnittelussa
  - kaupunkien läheinen maaseutu, ydinmaaseutu, harvaan asuttu maaseutu
- Väestön ikääntymisen vaikutus seutu- ja yhdysteiden tienpitoon
- Tasa-arvon huomioiminen tienpidon suunnittelussa
  - tasa-arvoon liittyvien tienpidon tavoitteiden määrittely
  - ohjeita ja keinoja tasa-arvon huomioimiseksi tienpidossa
- Liikkumisen esteettömyys
  - ohjeita, keinoja, vinkkejä esteettömyyden edistämiseksi
- Liikenneympäristön selkeys
  - miten sitä voidaan parantaa; ohjeita, keinoja, vinkkejä
- Liikenneturvallisuuden parantaminen alemmalla tieverkolla
  - tienvarsiasutuksen kohdat
  - nopeusrajoitukset
  - kevyen liikenteen tarpeet jne.
- Henkilöliikenne (tyyppi ja määrä) seutu- ja yhdysteillä alueittain
  - työmatkaliikenne
  - koulumatkat
  - joukko-, henkilöauto- ja kevyt liikenne
  - matkailuliikenne
- Työ-, koulu- ja asiointimatkojen pituus ja niihin käytettävä aika
- Maaseudun joukkoliikenteen tukeminen tienpidon toimin
- Tavarakuljetukset (laatu ja määrä) alemmalla tieverkolla
  - elinkeinohaaroittain
  - osana terminaaliyhteyttä
- Teiden merkitsevyysluokitus elinkeinoelämän tarpeiden pohjalta alueittain, tiestön kehittämistarpeet
- Alempi tieverkko osana terminaalien tavarankuljetusketjua, kehittämistarpeet
- Alempi tieverkko ja matkailu, kehittämistarpeet
- Peruspalvelutason kriteereiden määrittely
- Peruspalvelutason arviointimenettelyn kehittäminen
- Seutu- ja yhdysteiden nykyisen palvelutason määrittely ja kehittämistarpeet alueittain
- Seutu- ja yhdysteiden hoitoluokituksen tarkistaminen ja täsmähoidon kehittäminen eri yhteiskuntasektoreiden tavoitteiden ja yhteiskunnan odotusten pohjalta (alemmalla tieverkon toimintalinjausten pohjalta)



- Sorateiden päällystämispoliittikka ja päällysteiden, lähinnä SOP-teiden, purkamispoliittikka
- Sorateiden taloudellinen tienpito osana väyläomaisuuden hallintaa
  - ohjeistusta olisi hyvä saada kunnostuskierrosta, esimerkiksi kivi- ja vatusjärjestelmien kunnostamisesta säännöllisin väliajoin
- Kevyen liikenteen väylien rakentamispoliittikka
- Kevyen liikenteen väylien standardin määrittely käyttötarkoituksen pohjalta
- Menetelmän kehittäminen kevyen liikenteen väylien rakentamisesta saatavien hyötyjen laskemiseksi
- Tieviranomaisten ja elinkeinoelämän edustajien välisen yhteistoiminnan systematisointi
- Hoitoa koskevan vuoropuhelun kehittäminen Tiehallinnon, urakoitsijoiden ja tienkäyttäjien kesken
- Eri väestöryhmien kytkeminen suunnittelun vuoropuheluun
- Tiepiiriä ja hoitoalueita koskevat tienkäyttäjätutkimukset
- Arvokkaat ympäristö- ja kulttuurikohteet alemmalla tieverkolla

### 10.9 Käynnissä olevat tutkimusprojektit

Edellä esitettyjä tutkimus- ja kehittämistarpeita tulee peilata Tiehallinnon t&k-ohjelmaan ja erilaisiin teemaohjelmiin päällekkäisen työn välttämiseksi ja synergiaetujen löytämiseksi. Strategiset projektit S 13 Vaikutusten hallinta ja S14 Vähäliikenteisten teiden taloudellinen ylläpito-tutkimusohjelma sisältävät edellä mainitun tyyppisiä projekteja. Teemaohjelmaa asiakkuusryhmien tarpeista ollaan käynnistämässä. Siinä alueiden kehittäminen on tärkeässä roolissa ja ohjelmaan on tarkoitus sisällyttää muun muassa peruspalvelutason arviointimenetelmän kehittäminen. Myös väyläomaisuuden hallinnasta on oma teemaohjelma.

## 11 LÄHTEET

Alueiden kehittämislaki 12.7.2002/602

Asetus Tiehallinnosta 29.6.2000/659

Asetus yleisistä teistä 31.12.1957/482

Etelä-Pohjanmaan liitto. Etelä-Pohjanmaan maakuntasuunnitelma 2020. Etelä-Pohjanmaan liiton internet-sivut: <http://www.epliitto.fi>

Itä-Suomen tavoite 1-ohjelma 2000 – 2006. Yhtenäinen ohjelma-asiakirja. EU-ohjelmat, Julkaisu 2/00. Pohjois-Karjalan liiton internet-sivut: <http://tavoite1.pohjois-karjala.fi>, 2000.

Euregio Karelia. Interreg IIIA Karjala 2000 – 2006. Yhteinen rajamme. Pohjois-Karjalan liiton internet-sivut: <http://www.karjala-interreg.fi>, 2000.

Interreg-sihteeristö. Kaakkois-Suomen Interreg IIIA 2000 - 2006. Etelä-Karjala – Etelä-Savo – Kymenlaakso – Pietarin kaupunki – Leningradin alue – Karjalan tasavalta. Kaakkois-Suomen Interreg internet-sivut: <http://www.kaakkoissuomen-interreg.fi>, 2001.

Kainuun liitto. Kainuun maakuntasuunnitelma 2020. Ehdotus 28.3.2003. Kainuun liiton internet-sivut: <http://www.kainuu.fi/kainuunliitto>

Kauppa- ja teollisuusministeriö. Elinkeinopolitiikka uudessa taloudessa. Kauppa- ja teollisuusministeriön julkaisuja 6/2001.

Kauppa- ja teollisuusministeriö. Matkailun aluetaloudellisen vaikutukset. Seurantaindikaattorit ja vuoden 2000 tulokset. Kauppa- ja teollisuusministeriön kertomuksia ja selvityksiä 4/2002.

Kauppa- ja teollisuusministeriö. Muuttuva toimintaympäristö ja uudet haasteet, tulevaisuuskatsaus. Kauppa- ja teollisuusministeriön internet-sivut: <http://www.ktm.fi>, 2002.

Keski-Suomen liitto. Keski-Suomen liitto toivoo Keski-Suomen tiepiiriltä valmiutta kiireellisimpien tiehankkeiden edistämiseen jo v. 2002. Lehdistötiedote 19.12.2001. Keski-Suomen liiton internet-sivut: <http://www.keskisuomi.fi>

Keski-Suomen liitto. Keski-Suomen maakuntasuunnitelma. Maakuntavaltuuston 15.11.2002 hyväksymä. Keski-Suomen liitto, Julkaisu A 15. Jyväskylä, 2002.

Keski-Suomen liitto. Keski-Suomen liitto vaatii tienpitoon lisää rahaa. Maakuntahallitus antoi lausunnon Keski-Suomen tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2003-2006 sekä tulossuunnitteluasiakirjoista (mh § 203). Lehdistötiedote 22.11.2002. Keski-Suomen liiton internet-sivut: <http://www.keskisuomi.fi>

Keski-Suomen liitto (2003). Keski-Suomen liitto huolissaan maakuntien asemasta liikennejärjestelmän uudistuksessa. Lehdistötiedote 20.02.2003. Keski-Suomen liiton internet-sivut: <http://www.keskisuomi.fi>



Keski-Suomen liitto. Keski-Suomen yhteistyöasiakirja 2003. Toteuttamisosa, Rahoitusosa. Keski-Suomen liiton internet-sivut: <http://www.keskisuomi.fi>

Kevyen liikenteen väylät liikuntapaikkoina –projekti. Projektin internet-sivut: <http://www.klipa.info>, 2003.

Laki Tiehallinnosta 16.6.2000/568

Laki yleisistä teistä 21.5.1954/243

Lapin liitto. Pohjois-Suomen tavoite 1-ohjelma 2000 - 2006. Yhtenäinen ohjelma-asiakirja. Lapin liiton internet-sivut: <http://www.lapinliitto.fi>, 1999.

Lapin liitto. Lappi 2020, Lapin maakuntasuunnitelma. Lapin liitto A 8, 2002.

Lapin liitto. Lapin maakuntaohjelma 2003 – 2006. Lapin liiton internet-sivut: <http://www.lapinliitto.fi>, 2003.

Liikenne- ja viestintäministeriö. Kohti älykästä ja kestävää liikennettä 2025. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 1/2000.

Liikenne- ja viestintäministeriö. Joukkoliikenne – houkutteleva valinta. Liikenne- ja viestintäministeriö, Ohjelmia ja strategioita, julkaisu 2/2001.

Liikenne- ja viestintäministeriö. Uutta pontta pyöräilyyn. Ehdotus pyöräilypoliittiseksi ohjelmaksi. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2001.

Liikenne- ja viestintäministeriö. Kävely osaksi liikennepoliittikkaa. Ehdotus kävelypoliittiseksi ohjelmaksi. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 6/2001.

Liikenne- ja viestintäministeriö. Matkailuliikenteen kehittäminen – toimenpidesuosituksat. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 27/2001.

Liikenne- ja viestintäministeriö. Liikkumisen sosiaalinen ja alueellinen tasarvo. Esiselvitys tutkimus- ja kehittämistarpeista. Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B3/2001.

Liikenne- ja viestintäministeriö. Väylät 2030 – Väestön ja elinkeinoelämän haasteet liikenneväylien pidolle. Liikenne- ja viestintäministeriö, Ohjelmia ja strategioita, julkaisu 1/2002. Helsinki, 2002.

Liikenne- ja viestintäministeriö. Tien- ja radanpidon kriittiset palvelutasotekijät. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 47/2002.

Liikenne- ja viestintäministeriö. Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso tie- ja rataverkolla. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 3/2003.

Liikenne- ja viestintäministeriö. Ehdotus maantielaksi. Tielakityöryhmän mietintö. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 9/2003.

Liikenne- ja viestintäministeriö. Toiminta- ja taloussuunnitelma 2004 – 2007, 2003.

Liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenneväyläohjelma vuosille 2004 – 2007. Liikenne- ja viestintäministeriön internet-sivut: [www.mintc.fi](http://www.mintc.fi), 2003.

Liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenneväyläpalvelut vuosina 2004 – 2007. Liikenne- ja viestintäministeriön internet-sivut: [www.mintc.fi](http://www.mintc.fi), 2003.

Maa- ja metsätalousministeriö. Valtioneuvoston periaatepäätös maaseutupoliittisiksi linjauksiksi 2001 – 2004. Maa- ja metsätalousministeriön internet-sivut <http://www.mmm.fi>, 2001.

Maa- ja metsätalousministeriö. Maa- ja metsätalousministeriön tulevaisuuskatsaus. Maa- ja metsätalousministeriön internet-sivut: [www.mmm.fi](http://www.mmm.fi), 2003.

Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132

Maaseutumatkailun teemaryhmä. Maaseutumatkailun strategia ja kehittämisohjelma vuoteen 2007. Maaseutumatkailun internet-sivut: [www.mmm.fi](http://www.mmm.fi), 2003.

Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä. Hyvinvointipalvelujen tulevaisuus maaseudulla. Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän julkaisu 1/2003. Hyvinvointipalvelujen teemaryhmä.

Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä. Maaseutupoliittisia linjauksia (12.3.2003). Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän kotisivut: [www.mmm.fi](http://www.mmm.fi)

Matkailun edistämiskeskus. Kiertomatkailustrategia 2002. Matkailun edistämiskeskuksen internet-sivut: <http://www.mek.fi>, 2002.

Mäntylä, K. et al. Haja- ja loma-asumisen uudet muodot: tulevaisuuden näkymiä ja kehitysmahdollisuuksia. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisu B; 76, 1998.

Näringsdepartementet. Hela Sverige ska växa, och alla ska vara med. Näringsdepartementets verksamhet 1999 - 2001. Regeringens Internet-sidor: <http://naring.regeringen.se>, 2002.

Pennanen, O. Kelirikko maksaa metsätaloudelle satoja miljoonia vuodessa. Metsäteho Oy, lehdistötiedote 11.5.2001.

Pirkanmaan liitto. Pirkanmaan maakuntasuunnitelma 2001+. Pirkanmaan liitto, Julkaisu A 30. 2000.

Pirkanmaan liitto. Pirkanmaan liitto huolissaan perustienpidon supistuneesta rahoituksesta. Tiedote 19.12.2000. Pirkanmaan liiton internet-sivut: <http://www.pirkanmaa.fi/liitto>

Pirkanmaan liitto. Pirkanmaan maakuntaohjelma 2001+. Pirkanmaan liiton internet-sivut: <http://www.pirkanmaa.fi/liitto>, 2001.

Pirkanmaan liitto. Kuljetustarpeiden kehitysnäkymät Pirkanmaalla. Pirkanmaan liiton julkaisu D 73. Pirkanmaan liitto, Tiehallinto, Ratahallintokeskus, Ilmailulaitos, Tampereen teknillinen korkeakoulu, Tampereen yliopisto, 2002.



Pirkanmaan liitto. Tieverkon kunnon huononeminen on pysäytettävä. Pirkanmaan liiton lausunto Hämeen tiepiirille sen toiminta- ja taloussuunnitelmaluonnoksesta 3.12.2002. Pirkanmaan liiton internet-sivut: <http://www.pirkanmaa.fi/liitto>

Pohjanmaan liitto. Pohjanmaan maakuntasuunnitelma 2020 – ”Kaksi kieltä, yhtä mieltä”. Maakuntahallituksen ehdotus maakuntavaltuustolle. Pohjanmaan liiton internet-sivut: <http://www.obotnia.fi>, 2003.

Pohjois-Pohjanmaan liitto. Pohjois-Pohjanmaan tavoite 1-ohjelma 2000-2006 – Moderni maaseutu. 18.9.2000 maakuntahallituksen hyväksymä. Pohjois-Pohjanmaan liiton internet-sivut: <http://www.pohjois-pohjanmaa.fi>

Pohjois-Pohjanmaan liitto. Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava. Kaavaehdotus 11.6.2003. Kaavaselostus. Pohjois-Pohjanmaan liiton internet-sivut: <http://www.pohjois-pohjanmaa.fi>

Pohjois-Pohjanmaan liitto, Kainuun liitto, Oulun lääninhallitus, Oulun tiepiiri. Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikennestrategia. Tiivistelmä. Tavoitteet ja toimintalinjat 2020. Kärkihankkeet 2010. Pohjois-Pohjanmaan liitto, Kainuun liitto, Oulun lääninhallitus, Oulun tiepiiri. A 26, 2000. Pohjois-Pohjanmaan liiton internet-sivut: <http://www.pohjois-pohjanmaa.fi>

Pohjois-Savon liitto. Pohjois-Savon matkailustrategia 2001-2006. Pohjois-Savon liiton internet-sivut: <http://pohjois-savo.ip-finland.com>, 2001.

Pohjois-Savon liitto. Kuopion seudun maakuntakaava 2020 - 2030, Lähtökohdat ja tavoitteet. Pohjois-Savon liiton internet-sivut: <http://pohjois-savo.ip-finland.com>, 2002.

Pohjois-Savon liitto. Kuopion seudun rakenneselvitys, Kuopion seudun maakuntakaava. Suomen ympäristökeskus, Suomen ympäristö 562, Kuopio 2002.

Pohjois-Savon liitto. Pohjois-Savon maakuntaohjelma 2003 – 2006. Maakuntahallituksen esitys maakuntavaltuustolle, joka kokoontuu 9.6.2003. Pohjois-Savon liiton internet-sivut: <http://pohjois-savo.ip-finland.com>

Pohjois-Suomen neuvottelukunta. Puoli Suomea samalle viivalle, Strategia Pohjois-Suomen kehittämiseksi 2010. Pohjois-Pohjanmaan liiton internet-sivut: <http://www.pohjois-pohjanmaa.fi>, 2001.

Prop. 2001/02:4. En politik för tillväxt och livskraft i hela landet. Regeringens internet-sidor: <http://naring.regeringen.se>

Prop. 2001/02:20. Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem Regeringens internet-sidor: <http://naring.regeringen.se>

Pääministeri Anneli Jäätteenmäen hallituksen ohjelma 17.4.2003.

Satakunnan liitto. Maakuntaohjelma 2030- (luonnos). Satakunnan liiton internet-sivut: <http://www.satakunta.fi>

Satakunnan liitto. Maakuntasuunnitelman teemakohtaiset taustaraaportit, Yritystoiminta ja elinkeinot. Satakunnan liiton internet-sivut: <http://www.satakunta.fi>, 2002.

Satakunnan liitto. Maakuntasuunnitelman teemakohtaiset taustaraaportit, Ympäristö ja aluerakenne. Satakunnan liiton internet-sivut: <http://www.satakunta.fi>, 2002.

Satakunnan liitto. Maakuntasuunnitelman teemakohtaiset taustaraaportit, Maaseutu. Satakunnan liiton internet-sivut: <http://www.satakunta.fi>, 2002.

Sisäasiainministeriö. Maaseudun kehittämisohjelma: Suomen maaseutupoliitiikan tavoitteet, strategiat ja keinot 1990-luvulla. Sisäasiainministeriö, Kunta- ja aluekehitysosasto, Moniste 1991, 10.

Sisäasiainministeriö. Ihmisten maaseutu - tahdon maaseutupoliitiikka: maaseutupoliittinen kokonaisohjelma vuosille 2001 - 2004. Maaseutupoliitiikan yhteistyöryhmä 8/2000.

Sisäasiainministeriö. Alueiden kehittäminen: ALUS -lakityöryhmän mietintö. Sisäasiainministeriö, Aluekehitysosaston julkaisuja 2/2002.

Sisäasiainministeriö. Kaupungin ja maaseudun vuorovaikutus politiikaksi. Maaseutupoliitiikan yhteistyöryhmän julkaisu 4/2002.

Sisäasiainministeriö. Suomen aluekehittämisstrategia. Sisäasiainministeriön julkaisu 10/2003.

Sisäasiainministeriö. Turvallinen ja elinvoimainen Suomi. Tulevaisuuskatsaus 2003 – 2007. Sisäasiainministeriön julkaisu 13/2003.

Sitra. Suomen tulevaisuuden menestystekijät ja haasteet. Suomi 2015 –ohjelma, 1. Sitran internet-sivut: <http://www.sitra.fi>, 2000.

Sosiaali- ja terveysministeriö. Terveyttä edistävän liikunnan kehittämistoimikunnan mietintö. Sosiaali- ja terveysministeriö, Komiteamietintö 2001:12.

Sosiaali- ja terveysministeriö. Kansallinen sosiaalialan kehittämisprojekti, Selvityshenkilöiden väliraportti, 2003.

Sosiaali- ja terveysministeriö. Vuoden 2003 hallitusohjelmatyön tukeminen sosiaali- ja terveysministeriön vastuualueella. Lähivuosien sosiaali- ja terveyspoliittisia kysymyksiä, 2003.

SOU 1998:148. Rikstrafiken - vissa principfrågor. Regeringens internet-sidor: <http://naring.regeringen.se>

SOU 2000:35. Utgångspunkter från 2000-talets regionalpolitik. Regeringens internet-sidor: <http://naring.regeringen.se>

Suomen perustuslaki 11.6.1999/731

Tiehallinto. Liikkumisen sosiaalinen tasa-arvo, esiselvitys. Tiehallinnon selvityksiä 24/2001.



Tiehallinto. Ikääntyneiden liikkuminen ja tienpito. Tiehallinnon selvityksiä 14/2002.

Tiehallinto. Maaseudun perusverkon kehittämisselvitys. Tienpidon merkitys maaseudun kehittämisessä Hämeen tiepiirin alueella. Tiehallinto, Hämeen tiepiiri. Tiehallinnon selvityksiä 43/2002.

Tiehallinto. Tienkäyttäjätyytyväisyystutkimus. Kesä 2002.

Tiehallinto. Tienkäyttäjätyytyväisyystutkimus. Talvi 2001 - 2002.

Tiehallinto. Tie- ja liikenneolojen tavoitetilä, 2003.

Tulevaisuusvaliokunnan mietintö 1/2002vp. Valtioneuvoston selonteko Tasapainoisen kehityksen Suomi 2015.

Uudenmaan liitto. Maakuntakaavaselostus. Uudenmaan liiton internet-sivut: <http://www.uudenmaanliitto.fi>

Uudenmaan liitto. Uudenmaan maaseutu- ja saaristo-ohjelma. Uudenmaan liiton julkaisuja B 27, 2000.

Uudenmaan liitto. Uudenmaan maakuntasuunnitelma 2025, Visio ja strategia. Uudenmaan liiton julkaisuja A 9 - 2003. Helsinki 2003.

Valtioneuvoston hyväksymä aluepoliittinen tavoiteohjelma. Valtioneuvoston internet-sivut: <http://www.vn.fi>

Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 18.1.2001. Valtioneuvoston internet-sivut: <http://www.vn.fi>

Valtioneuvoston periaatepäätös Suomen matkailupolitiikasta 13.6.2001. Kauppa- ja teollisuusministeriön internet-sivut: <http://www.ktm.fi>

Valtioneuvoston periaatepäätös terveydenhuollon tulevaisuuden turvaamiseksi. Sosiaali- ja terveysministeriön esitteitä 2002:6.

Valtioneuvoston periaatepäätös terveyttä edistävän liikunnan kehittämislinjoista, 18.4.2002. Valtioneuvoston internet-sivut: <http://www.vn.fi>

Valtioneuvoston tulevaisuusselonteko eduskunnalle 8.1.2001. Tasapainoisen kehityksen Suomi 2015.

Varsinais-Suomen liitto. Varsinais-Suomen liiton maakuntaohjelma. Varsinais-Suomen liiton internet-sivut: <http://www.varsinais-suomi.fi>

Varsinais-Suomen liitto. Salon seutukunnan liikennejärjestelmän tavoitteet, luonnos 8.8.2001. Varsinais-Suomen liiton internet-sivut: <http://www.varsinais-suomi.fi/>

Varsinais-Suomen liitto. Varsinais-Suomen liiton maakuntaohjelma vuosille 2001 - 2004. Varsinais-Suomen liiton internet-sivut: <http://www.varsinais-suomi.fi>, 2001.

Vägverket. Fakta om Vägverket, vägar och trafik. Publikation 2002:55.

Vägverket. Den goda resan, förslag till nationell plan för vägtransportsystemet 2004-2015. Remissversion. Publikation 2003:06.

Ympäristöministeriö. Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 31.11.2000. Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000 –julkaisusarja. Opas 5.

Ympäristöministeriön Internet-sivut: <http://www.ymparisto.fi>



ISSN 1457-9871  
ISBN 951-803-082-0  
TIEH 3200818